

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES

EN ESTE NUMERO — Pág.

HUGHES: BORDEU PRIMERO Y EMILIOZZI SEGUNDO

(pág. 7)

PAIRETTI HIZO VIBRAR MONZA CON SU GARRA

(pág. 1

FERRARI: SU HORA MAS DIFICIL

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo desde las 8,30 en la

VUELTA DE ARRECIFES

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

TITO REBAGLIATI - OSCAR GAÑETE BLASCO

EDUARDO PEREZ TRIGAS - LUIS GARCIA DEL SOTO

DARIO RINALDI

y la incorporación de los prestigiosos periodistas

JOSE ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA
ROBERTO BO - ANSELMO LAMARQUE
ERNESTO VIETTA - JULIO CAZON

y para estar en la carrera hay que estar con

RADIO **Libertad**

Primera
en toda manifestación
deportiva



grupo de revistas



Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal



Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual **Parabrisas**

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (h.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MIGUEL ZABALETA, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.



Con la publicación de los resultados de nuestro primer concurso, cerramos una importante etapa de nuestra labor de afianzamiento entre el público lector que nos sigue. Estamos conformes, la respuesta ha sido por demás interesante, lo que nos predispone a seguir con este tipo de concursos populares, a los que en primer momento se miró con escepticismo dentro del deporte automotor. Esperamos organizar el próximo para la semana venidera. En cuanto al número que el lector tiene entre manos, creemos que satisfará plenamente sus inquietudes. Tal vez la nota más interesante, a propósito de la reciente prueba de Le Mans, es la historia de tapa referente a Ferrari. Tambien será de interés el segundo enfoque de "cómo manejar en el autodromo", hoy dedicado al circuito Nº 2. Y para más, otro apasionante raconto de Stirling Moss acerca de su experiencia en materia de velocidad y accidentes. Un número redondo, si es que semejante geometría se puede aplicar a una revista con tantas aristas.

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en ARRECIFES (3 de julio): Una brillante idea del Club Social Argentino se pondrá en práctica en la VIII Vuelta de Arrecifes. La variante consiste en un circuito de 61 km que los competidores deberán recorrerlo en diez oportunidades para totalizar 610 km, de los cuales 326 de pavimento y 284 km de tierra. Este circuito permitirá a los organizadores cobrar entrada, que será de $ 200. La largada se hará a 7 km de Arrecifes, sobre la ruta 191, en dirección a San Pedro. Poco antes de llegar a las vías del Ferrocarril Belgrano se gira a la izquierda tocando las cercanías de Doyle y entrar al pueblo Santa Lucía donde comienza el camino de tierra y el regreso al punto de partida. La competencia otorga puntos para el campeonato argentino: 9, 6, 3 y 1 punto para los cuatro primeros clasificados. Habiendo la CDA limitado a 40 automóviles como máximo la participación en la prueba, si la cantidad de inscriptos so-



brepasara el número precitado, el día sábado 2 de julio se efectuará una prueba de clasificación eliminatoria sobre dos vueltas a un circuito de tierra de dos mil metros aproximadamente. Los automóviles serán lanzados desde mil metros antes de la línea de largada para tener dos pasadas lanzadas frente al control. A las 10 comenzará la competencia con los automóviles lanzados cada diez segundos. Recomendamos ubicarse, a todos aquellos que presencien la competenciaa, en el camino de tierra que va desde Santa Lucía a Arrecifes, especialmente en las zonas del Arroyo de Burgos (36 km de carrera) y del almacén "Brisas Alegres" (46 km). Para quienes no puedan presenciar la competencia les recomendamos seguirla a través de las voces de Rouco y González Longhi por LS5 Radio Rivadavia. Para llegar a Arrecifes, distante 175 km de Buenos Aires, se puede viajar por la Ruta Nacional Nº 9 entrando por San Pedro o por la Ruta Nacional Nº 8 entrando por Arrecifes. La empresa "Trans-Sport", que funciona en Diagonal Norte 616, of. 716 (Tel. 34-6284 y 34-8781) transporta a los interesados hasta los lugares preferenciales de la competencia en un excepcional servicio que brinda en sus coches tipo "Aerocoach Panorámicos" entre copas, almuerzo, revistas, material para el control de pasos, debates de interés general sobre automovilismo, etc. El Club Social Argentino ha dispuesto micros que se encargarán de transportar espectadores desde la Ruta Nacional Nº 8 al circuito en forma gratuita. En la fotografía Luis Di Palma, uno de los valores locales, luce su característico estilo durante la séptima edición de esta misma competencia.

REGULARIDAD en CASTELAR (3 de julio): Se disputará la "Copa Independencia" para primera, segunda y tercera categoría con la organización del Club de Leones de Castelar y la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. La largada será a las 8 en Navarro y Pedro Goyena, Castelar, con recorrido hasta Saladillo y regreso.

—a ESCOBAR (3 de julio): El Colegio Lasalle organiza una competencia para tercera categoría con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. a largada tendrá lugar en Río Bamba 650, Capital Federal a partir de las 8. El recorrido consta de ida a Escobar y regreso pasando por San Isidro, San Martín y regreso al punto de partida.

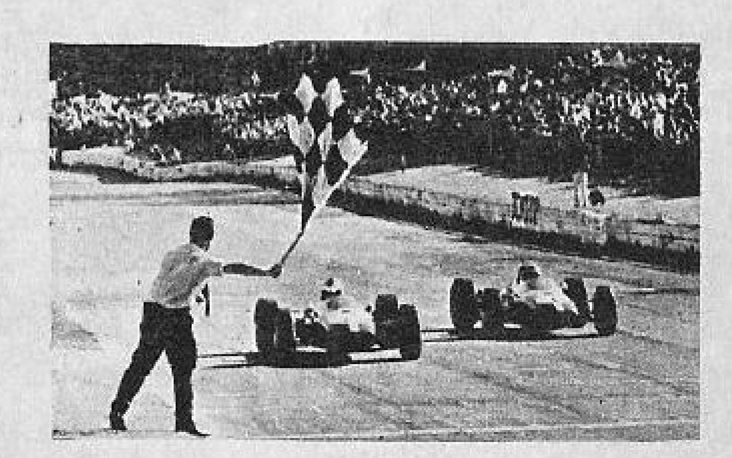
KARTING en CORRIENTES (3 de julio): Interesante competencia de Karting para Fórmula B Mecánica Nacional Preparación Libre, en la Costanera de la ciudad de Corrientes.

TURISMO en CONCEPCION DEL URUGUAY (3 de julio): Se disputará el "I Gran Premio Internacional de Turismo Standard", competencia abierta para automóviles standard de serie producidos en el país, a los cuales no se les permite retirar ni agregar ningún elemento o accesorio de fábrica. Queda permitido el mejoramiento del encendido con el uso de bobinas de mejor rendimiento y otros accesorios, siempre que ello no modifique el distribuidor de fábrica. Está aceptado el múltiple del caño de escape directo siempre que conserve el recorrido original de fábrica y que su orientación de salida no esté dirigida directamente a tierra. Para la Categoría A el múltiple de escape es libre. Se podrá utilizar un solo carburador, excepto para la Categoría "Vale Todo" que es libre. Las Categorías son cinco: A (hasta 850 cm^3 excluyendo el Renault ordini que pasa a la categoría B), B (851 a 1150 cm^3), C, (1151 a 1600 cm^3), D (1601 en adelante) y "Vale Todo" (Libre de cilindrada y tipo de automóvil, pick-up, utilitario, autos, etc. sin importar su origen. La competencia se desarrollará en Concepción del Uruguay por las rutas 2 y 14, a través de Zárate (son 250 km), en el circuito-parque "Roberto P. Mena" constituido de tierra compactada y solidificada (sin piedra o ripio) de 2000 m de desarrollo. La organización corre por cuenta de la Asociación Cooperadora Policial, poniéndose en disputa el Premio Sesquicentenario. Los automóviles de la categoría A deberán recorrer diez vueltas al circuito a partir de las 11 para totalizar 20 km. Los de la categoría B también deberán rondar diez veces el circuito. Las restantes categorías deberán dar 15 vueltas.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO en FRANCIA (3 de julio): La tercera competencia por el Campeonato Mundial de Conductores y la Copa de Constructores será el LIIº Grand Prix del Automóvil Club de Francia y, a la vez, Grand Prix de Europa. Los conductores deberán recorrer 52 veces el circuito de 8,301 km sobre el veloz trazado de Reims. Se estima que el promedio para el record de vuelta esté alrededor de los 230 km/h. Los seis primeros clasificados obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto, respectivamente. Entre los participantes se encuentra Lorenzo Bandini (foto) puntero del campeonato con diez puntos. Para clasificarse es necesario haber cubierto el 90 % del recorrido total.

FORMULA DOS Y TRES en FRANCIA (2 de julio): El Grand Prix de Francia se disputa para Fórmula Dos, de acuerdo a un puntaje que clasifica ganador de acuerdo a las posiciones de los Grand Prix de Pau, Reims, Rouen, Montlhéry, Le Mans (sobre el circuito Bugatti) y Albi. El Campeonato se inició con el Grand Prix de Pau, único disputado hasta el momento, donde la victoria de Jack Brabham sobre Denis Hulme— ambos pilotos del equipo Brabham-Nonda— les permite ir encabezando el campeonato. En la fotografía vemos a ambos en la reciente victoria de Brabham en Crystal Palace.



TURISMO Y TURISMO DE SERIE en Alemania (3 de julio): Se disputará la cuarta competencia por el Campeonato Europeo de Automóviles de Turismo en sus tres divisiones: I (hasta 1000 cm^3), II (1001 a 1600 cm^3), III (más de 1600 cm^3). Esta carrera se efectuará durante seis horas sobre el circuito de Nürburgring de 22,81 km. Actualmente las posiciones del campeonato en cada una de sus tres divisiones son las siguientes: División I: 1º Fiat-Abarth, 19 puntos; 2º BMC-Cooper, 5. División II: 1º Alfa Romeo, 15; 2º Lotus-Cortina, 9 y 3º BMC-Cooper, 2. División III: 1º Lancia y BMW empatados con 15 puntos. Las tres primeras competencias fueron las "Cuatro horas de Monza" el Gran Premio de Viena, disputado en el circuito de Aspern, y el Grand Prix de Limbourg, en Bélgica.

GRAN TURISMO Y TURISMO DE SERIE en CHECOSLOVAQUIA (3 de julio): Con el Rally de Moldavia continuará el Campeonato Europeo de Rallies.

En cada uno de los grupos se otorgarán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto a los seis primeros clasificados. En cada caso al piloto y al navegante se le asignará la totalidad del puntaje. También se otorgarán puntos por la clasificación en cada una de las divisiones de los grupos, en caso de haber más de diez participantes por cada división. El puntaje será de 7, 5, 3, 2 y 1 punto para los cinco primeros en cada división. Las divisiones de Turismo de Serie, que son idénticas a las de Turismo, son la I (hasta 1.000 cm^3), II (de 1.001 a 1.600 cm^3), III (1.601 a 2.500 cm^3) y IV (más de 2.500 cm^3). En cuanto a las de Gran Turismo corresponden la División I (hasta 1.300 cm^3), II (1.301 a 2.000 cm^3) y III (más de 2.000 cm^3).



COMO SE C

En el último número de CORSA recorrimos el circuito perimetral —Nº 1— del Autódromo Municipal. Hoy vamos a pasear por el Nº 2 —"internacional"— llevados de la mano por Miguel Angel Galluzzi, uno de nuestros mejores pisteros desde su época de motociclista, cualidad que aplica sabiamente en la actualidad sobre cuatro ruedas.

La semana pasada estudiamos las trayectorias correctas en las cuatro curvas exteriores del circuito ("Horquilla", "Boxes", "Curvón" y "Ascari"). Como Miguel Angel Galluzzi estuvo totalmente de acuerdo con los trazados que nos sugirieron Nasif Estéfano y Carlos Marincovich para cada una de esas curvas que también integran el circuito 2, hoy publicaremos sólo los gráficos correspondientes al "Mixto", la "Curva del ombú" y el "Tobogán".

Para entender con mayor claridad los diagramas, aclaramos que la longitud de las curvas está confeccionada a escala, pero en cambio el ancho fue duplicado con respecto a esa proporción.



1º MIXTO



Aunque no siempre se la respete estrictamente, generalmente parte de la teoría para determinar las trayectorias correctas en un circuito. La teoría entonces, nos recomienda que cuando debamos trasponer una serie de curvas, la más importante de ellas es la última y por lo tanto debemos negociar las primeras en función del viraje final, para poder cumplir con otro principio teórico: Salir más fuerte de lo que se entra.

Antes que nada, Miguel Angel Galluzzi nos aclara que sobre un automóvil aplica los mismos conceptos que usaba para doblar con una motocicleta. Esto es, balanceo del cuerpo para llevar cuenta del ritmo, búsqueda de la cuerda interna más allá del centro de la curva y vista dirigida mucho más adelante del lugar que está recorriendo.

Por eso, para entrar en la primera curva del mixto, que es una horquillita de 180° en subida y a la vez el viraje más lento del Autódromo de modo que rara vez admite más de 60 km/h, prefiere "pasarse" un poco, tocar el cordón interno cuando la máquina ya enfila a la pequeña recta siguiente y acelerar allí en busca de la cuerda interna de la "serpentina", es decir, cruzando la pista. La "serpentina" es una ese breve, donde el auto debe *hamacarse* rápida y suavemente de cordón a cordón, de manera que quede marchando bien orientado sobre el margen derecho de la pista.

Entonces sí, sobre la última curva Galluzzi vuelve a "pasarse" un poquito, toca adentro y deja que el automóvil derive hacia afuera, más precisamente, hacia una alcantarilla que está sobre el cordón exterior.

La primer curva se recorre en la marcha más baja. Luego de superarla se coloca la velocidad siguiente y se mantiene ese cambio hasta pasar todo el mixto e inclusive la "Curva del ombú".

2ª CURVA

Nadie sabe porqué la "Curva del ombú" se llama así, ya que en los alrededores sólo hay eucaliptus. Lo que sí sabe demasiada gente es que esta curva no resulta tan ingenua como aparece en los planos y que hay que estudiarla con mucho cuidado para no terminar sobre el pasto a la salida del viraje.

Miguel Angel Galluzzi recordó a CORSA que la "Curva del ombú" se cierra mucho más de lo que parece, y que luego de un toquecito de frenos al salir del mixto, conviene salir desde la cuerda externa, tocar el cordón de adentro cuando ya se presiente la recta siguiente (ver gráfico) y cuidarse de no pasarse al césped cuando el automóvil deriva hacia afuera.

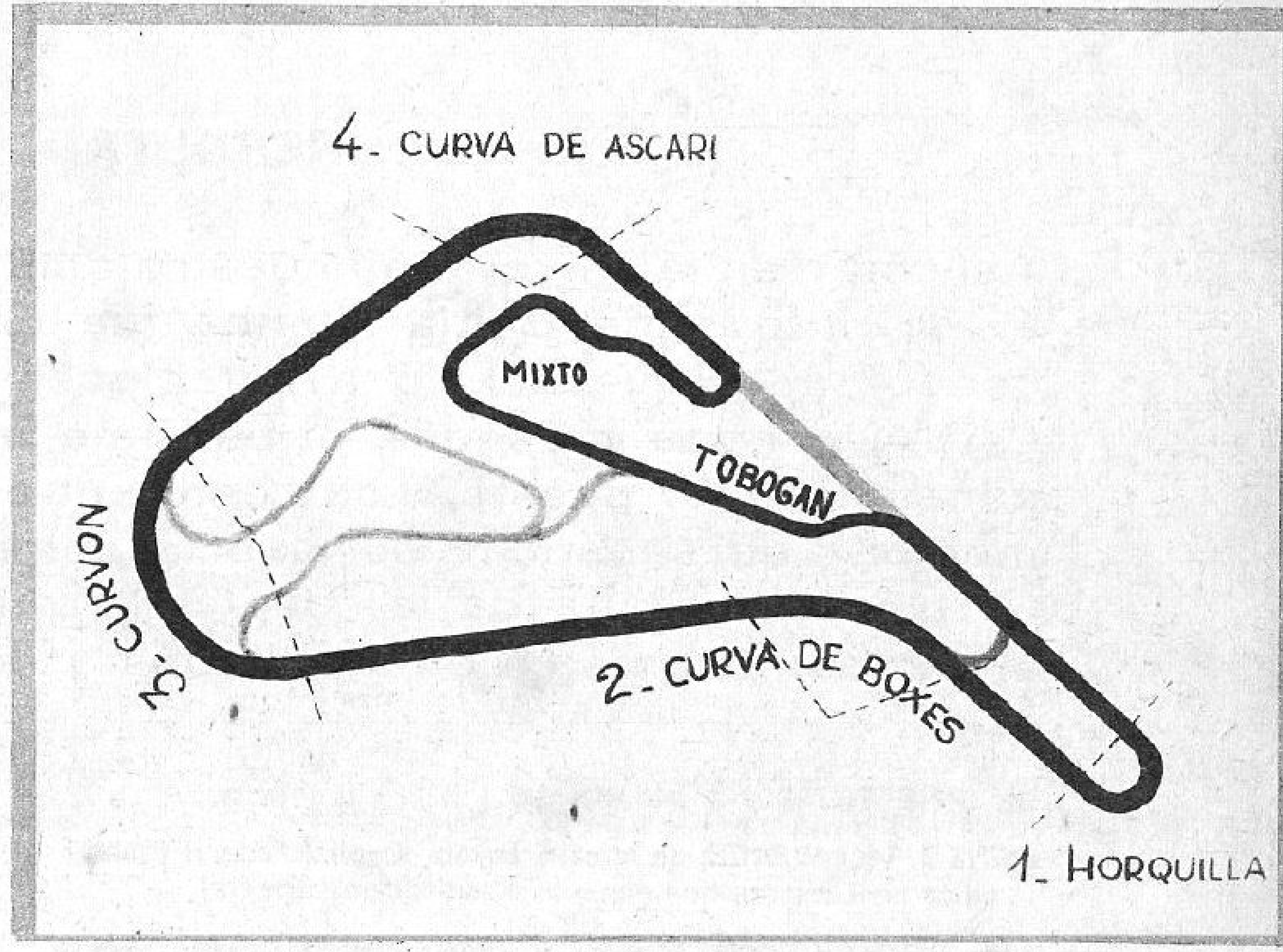
Velocidad máxima que estima normalmente posible: 120 km/h.

ORRE EN EL AUTODROMO

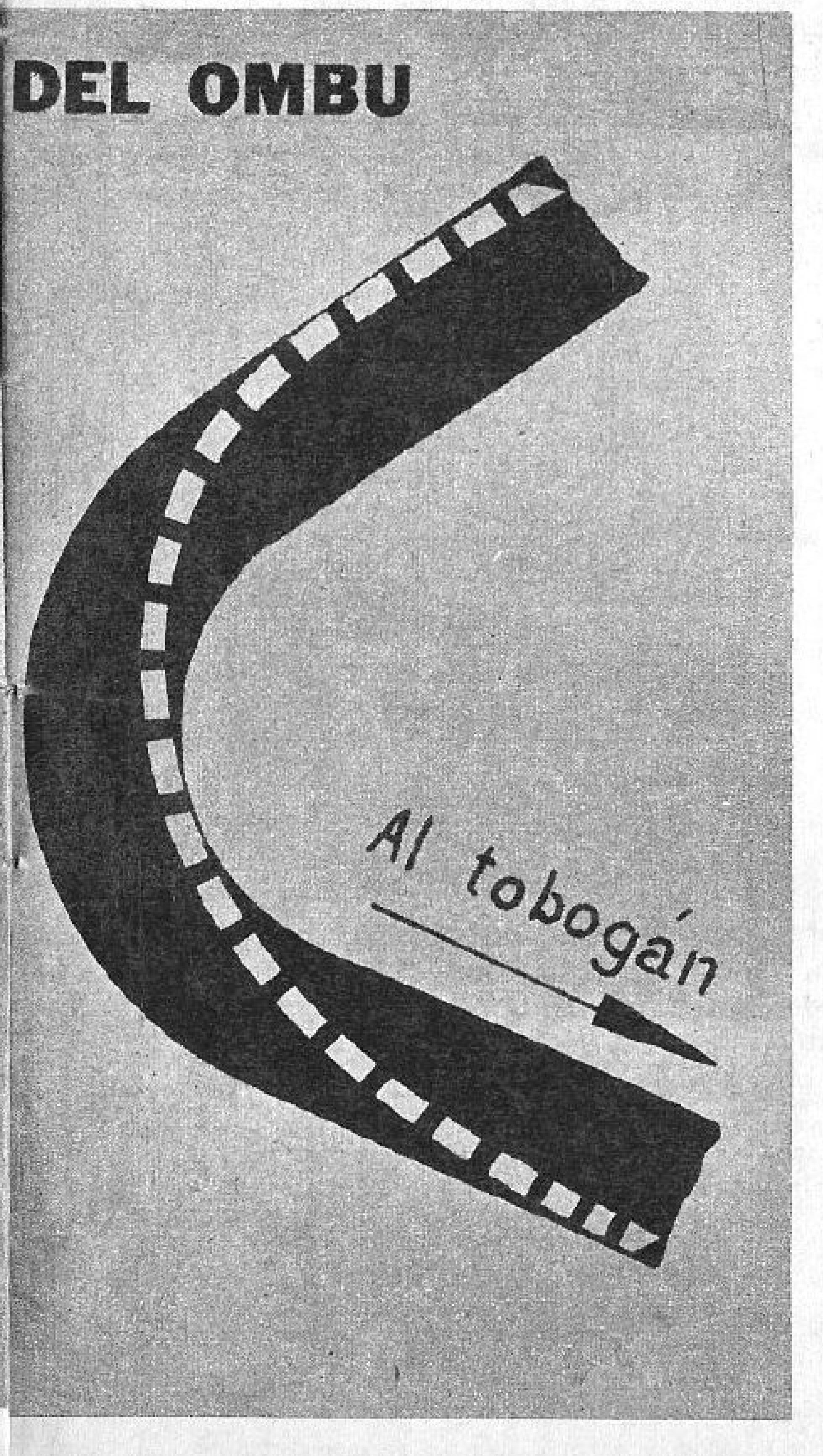


Hoy: CIRCUITO INTERNACIONAL

por MIGUEL ANGEL GALLUZZI

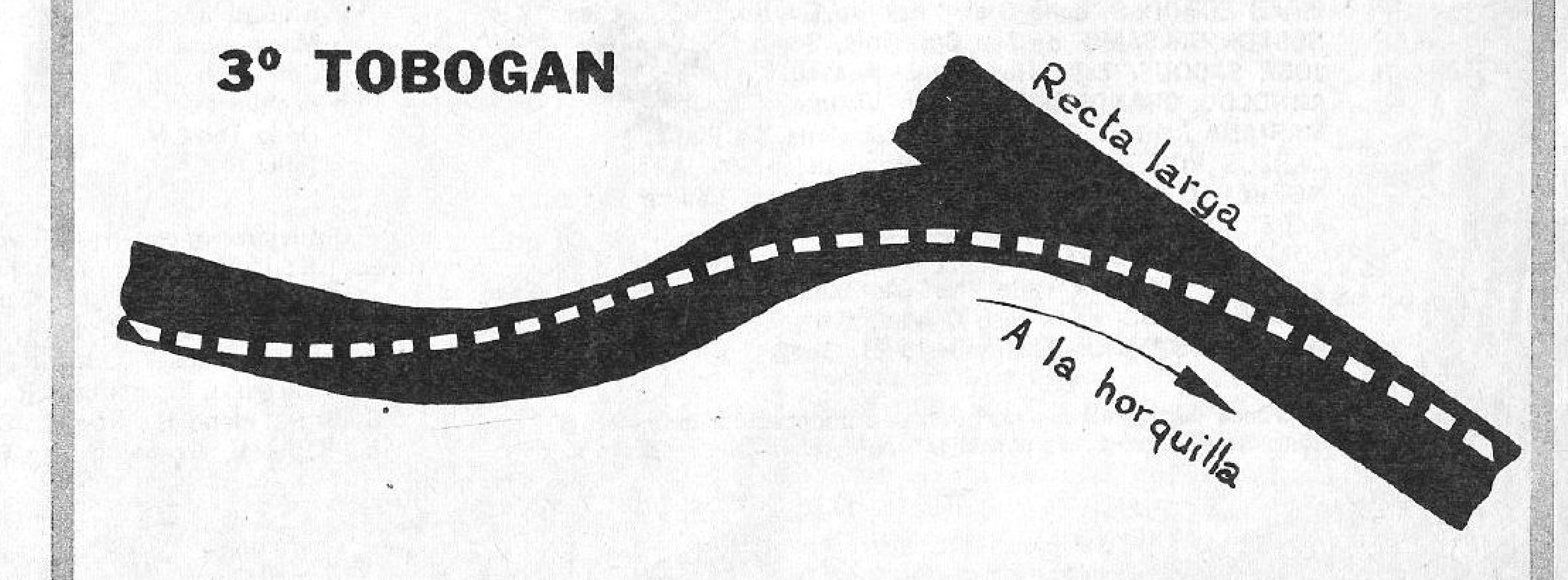


DEL OMBU



Tobogán: curva y contracurva veloces en plena bajada. La pendiente quita visibilidad para la primera parte del viraje y dificulta la aproximación. Galluzzi nos soluciona el problema sugiriéndonos comenzar el giro hacia la izquierda sobre el cartel de 50 metros. Con esto, el automóvil cruzará automáticamente la pista derecha a izquierda y recorrerá unos metros junto al cordón. Ya estabilizado, ya apoyado correctamente sobre las cuatro ruedas, se cambia a la derecha buscando el cordón interno y se lo deja derivar hasta cuerda de afuera. Lo más importante en toda esta maniobra de determinar con exactitud el momento del cambio de dirección. Galluzzi estima que con un auto de buena estabilidad se puede pasar el tobogán a 140-145 km/h.

3º TOBOGAN



PRIMER GRAN CONCURSO PARABRISAS CORSA

RESULTADOS FINALES

Así como en la carrera, en nuestro concurso el triunfo de Mariano Calamante en la prueba de Bahía Blanca fue un verdadero batacazo. Hubo un solo concursante que acertó a establecer la fórmula ganadora: CALAMANTE-CASA, y nada más que otros siete aventuraron el nombre de Calamante para el primer puesto. Todo esto entre los 4.000 sobres recibidos antes del mediodía del sábado 18 de junio, tal como lo establecían las bases del concurso.

Una vez realizada la cuenta de votos y la prolija revisión de los sobres enviados, estos son los resultados:

1er PREMIO (una motocicleta Mi Val 0 km.)

IRENE J. VILLAVERDE, de la calle Loyola, Capital Federal (nota: única concursante que envió la clasificación correcta).

2dos PREMIOS (20 Radios a Transistores Portátiles)

JOSE ROVIRA, calle Córdoba, Capital Federal.
JOSE ROVIRA (hijo). calle Juan B. Justo, Florida.
MARIANO SEGOVIA, calle Obligado, Adrogué.
EDUARDO LACKOVIC (o Backovic) calle Florencio Varela, San Justo.
MARIA CRISTINA CARDOSO, calle Saavedra, Arrecifes.
JUAN CARLOS CANELO, calle Roca, Rojas.

Hasta aquí los concursantes que acertaron solamente con el nombre del primero en la competencia (hubo otro más, pero como se trataba de uno de los ya premiados, quedó fuera de concurso). Como las bases de la prueba lo establecían, por ser menos de 20 las personas que obtuvieran el segundo puesto, las restantes radios a transistores fueron sorteadas entre el resto de los concursantes, agregándose por lo tanto los siguientes beneficiados con los otros 14 segundos premios:

ARMANDO J. FREZZE, calle Uriburu, Capital Federal.
ADOLFO BRANCATTI, calle Solís, Santa Fe.
ISAAC ECHODAS, calle Gral. Paz, Río Cuarto.
NESTOR BALSAMO, de San Guillermo, Santa Fe.
JOSE SADOUS, calle Hernández, Acassuso.
ARNOLDO GRANDBERG, de San Vicente, Córdoba.
MARIANA RUIKER DE OCHOA, Gral. Acha, La Pampa.
CARLOS ROBERTO MORALES, Huanguelén, Bs. Aires.
NORBERTO AQUILES BAVERA, calle Artigas, Capital Federal.
ALBERTO ABASCAL. Cnel. Suárez.
JULIO P. SALABERRY, calle Azcuénaga, Capital Federal.
ALFREDO RIKKERS, calle Vivot, Acassuso.
MARTIN LAGOS, calle José C. Paz, Martínez.
AMERICO BRIGNONE, Humberto 1º, Santa Fe.

Todos los premiados recibirán una notificación por correo en la que se les indicará la oprtunidad para retirar sus respectivos premios. Quienes no reciban nuestra carta antes de una semana, deberán escribirnos a nosotros para aclarar sus direcciones correctas.

LA VOTACION EN CIFRAS

Un rápido análisis de la distribución de los favores de los concursantes, nos presenta un caso singular: se votó por muchos corredores que no participaron en la carrera, lo que nos muestra hasta dónde puede llegar la simpatía que despiertan entre sus fanas. De todas formas, el resultado de la votación nos ofrece un interesante muestreo de popularidad, del que podrá enterarse el lector revisando el cuadro adjunto.

CORREDOR	*1er. puesto*	*2º puesto*
Emiliozzi D.	782	270
Cupeiro J.	772	436
Casá E.	380	580
Monditeguy C.	282	290
Malnatti C.	228	310
Bordeu J. M.	206	200
Estéfano N.	154	204
Galbato C.	148	230
Di Palma R.	142	246
Viale del Carril	120	186
Marincovich C.	94	64
Tarducci M.	78	114
Luluaga J.	64	108
De Alzaga R.	62	92
Ríos A. J.	58	86
Manzano J.	44	58
Gimeno H.	38	84
Fachini P.	30	44
De la Torre M.	20	34
Roux R.	20	48

Obtuvieron menos de 20 votos para el primer puesto: Rodríguez E., La Riestra B., Catacho, Cancina E., González E., Rinaldi A., Galluzzo V., Vizcay M., Cordonier O., Calamante M., Pettinari R., Jaras R., Auzmendi, Rossetto P., Dana H., Depaoli R., Salto C., Pairetti C., Bamse, Cottet R., López Oribe D., Polinori H., Loeffel C., Rodríguez R., Peduzzi R., Bárcena H., Trevisson, Ciani M., Gulle P., Plano H., Rey H., González S., Martín C., Mazzuchini R., Nápoli V., Resnicoff R. y Tempone A.

BORDEU SE DIO EL GUSTAZO

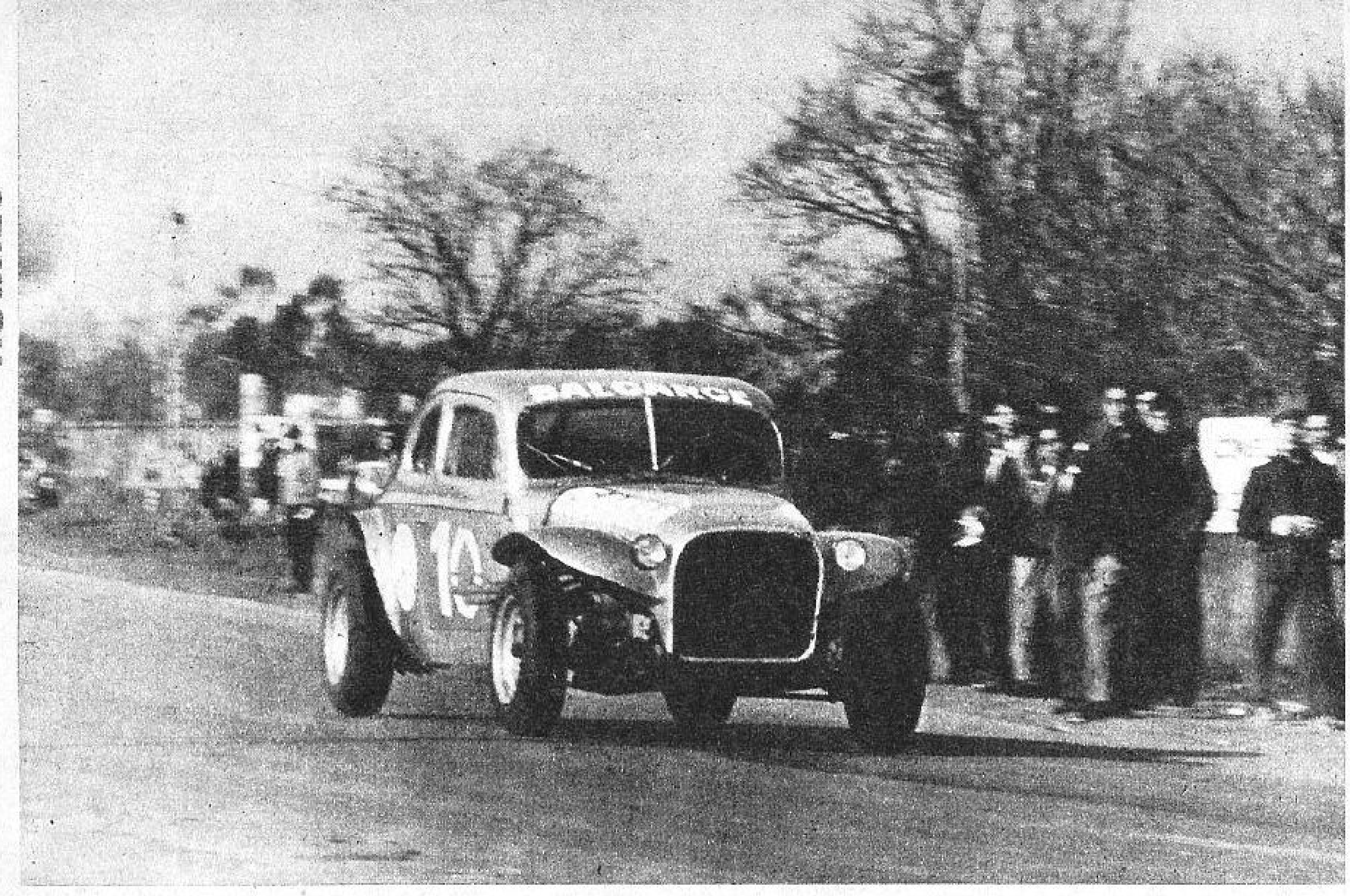
Tras el contratiempo de Bahía Blanca, arremetió con todo en la carrera del domingo y triunfó doblegando un lote nutrido de peces gordos. Segundo llegó Emiliozzi, cuando ya parecía que se estaba enviciando en la categoría de los perdedores. Casá, segurola como siempre, se ubicó tercero.

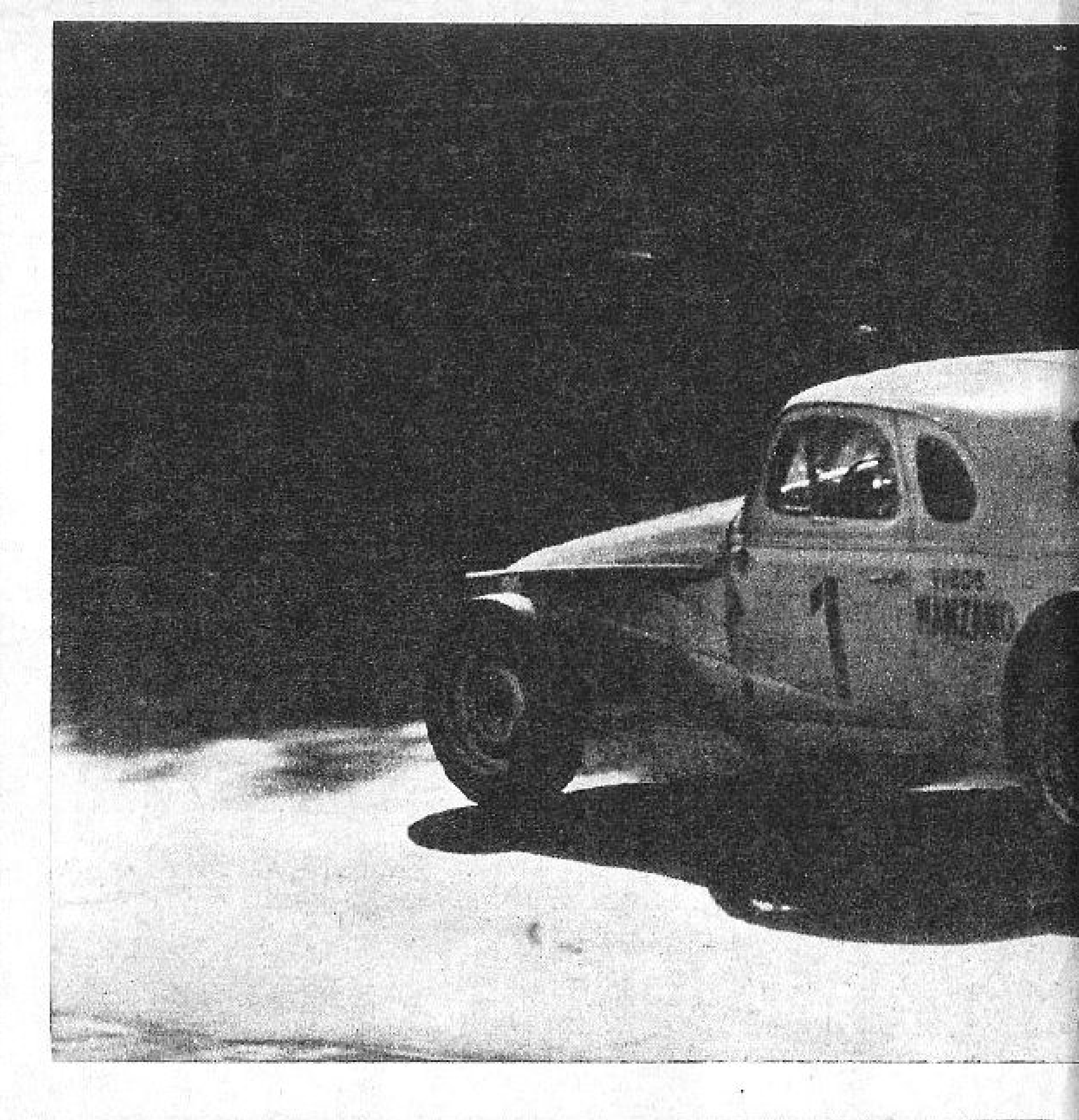


Emiliozzi empezó flojo desde el vamos, con su 15 debido a una mala vuelta de clasificación. El resto lo hizo la tierra y los lentos que le impedían avanzar en los primeros tramos. Cuando pudo arremeter con todo, Bordeu pintaba como inalcanzable.

Como aquellos artistas que escriben, componen o pintan exclusivamente para su público predilecto, Juan M. Bordeu podría decir: "Yo manejo para los que me entienden". No tiene la fuerza de Galbato, la precisión de Emiliozzi, la prolijidad de Cupeiro, ni el talento de Menditeguy. Pero desprende algo, transpira esa sustancia desconocida e impalpable que el público reconoce y acepta con una rara sensibilidad. Desde el Gran Premio estaba inactivo. Le bastó volver a ponerse el casco para agitar varias nubes de pañuelos. Tampoco es espectacular, porque una curva se puede tomar de muchas maneras a 180 km/h y Bordeu las recorre con la indiferencia de un inapetente. Y los que siempre silban a la abulia, aplauden a Bordeu.

Este fenómeno difícil de explicar no se trata solamente de una simple herencia del cariño que pueda despertar Fangio corredor. Ahí hay algo más. Posiblemente si Bordeu hubiese sido un tipo sanguíneo se hubiera convertido automáticamente en una figura internacional, de esas que saben hacer las cosas bien y además decidirlas con sangre caliente. Pero su campaña tiene algo de su rostro inexpresivo, mezclado con un toque de su sensibilidad indiscutible. Lástima que no alcance sólo eso para ser una estrella mundial. Lástima que haya que correr para las tribunas. Pero para el nivel de turismo carretera, un conductor razonable como Bordeu es siempre alguien que da mucho que hablar. Eso que el público siente y no se explica demasiado, tiene un fundamento bastante claro para los que analizan las carreras: Bordeu está siempre en la hora de la definición. El domingo 19 es- →





Casá se ha convertido en el más seguro TC que rueda por nuestras carreras. Larga con buen ritmo y no para hasta la llegada. Resultado: cualquier cantidad de arrimadas entre los tres primeros.



Menditeguy sufrió duras detenciones por culpa de los neumáticos, pero a diferencia de las últimas actuaciones llegó bien, con un cuarto puesto nada despreciable.



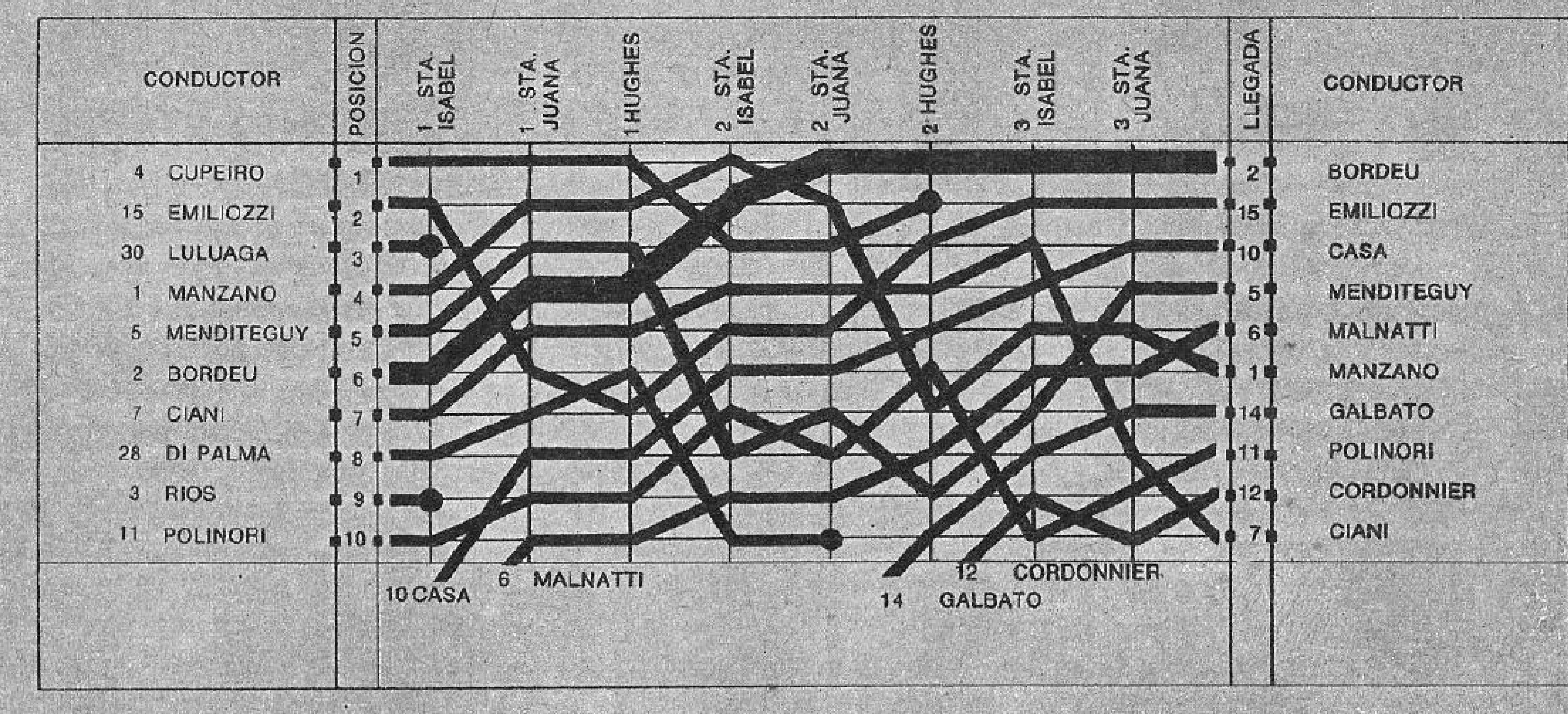
tuvo a punto de ganar en la vuelta de Bahía Blanca y no la ganó por un pequeño error mecánico. El domingo pasado corrió con la misma indiferencia de siempre y ganó la octava vuelta de Hughes.

Buena parte de la victoria se le atribuye al flamante Chevrolet de 7 bancadas que usa el balcarceño o a las estratégicas modificaciones que se hicieron al sistema de suspensión de su automóvil. Quizá haya algo de eso, pero no deja de ser muy llamativo que un motor nuevo no se rompa, cuando se vive una época en que las fallas mecánicas de experimentación son pan de todos los días. Además, Bordeu ganó dialogando permanentemente en la punta de la carrera. Eso indica a la vez que al menos por esta semana se suprimió la racha de abandonos que caracterizaba a las últimas carreras de TC, racha que diezmaba a la vanguardia implacablemente y dejaba el camino libre al más veloz de los ajedrecistas que corren a bajo promedio. Todo eso subraya los méritos del segundo Juan Manuel, quién dedicó su triunfo a Fangio como regalo de cumpleaños.

Desde la salida, Bordeu tuvo que vérselas









Manzano hizo su reaparición convertido en un iracundo velocista. Asombró desde el vamos y no aflojó hasta que empezó a aflojar el Chevrolet y terminó por quemar junta de cilindros. No obstante se clasificó sexto.

Cupeiro demostró una vez más que tiene el coche más veloz. Pero al desbandar una rueda se le desalineó el tren delantero, y de allí en adelante se dedicó a romper cubiertas hasta que se le terminaron. Después abandonó.

fundamentalmente con Cupeiro y con Emiliozzi, quienes llevaron sus autos a Hughes sabiendo que son los más veloces de la categoría. El Chevy llegó con palieres nuevos, puesto que en Bahía Blanca rompió los dos semiejes que estaba usando desde el Gran Premio. La veterana galera, quizá en una de sus últimas presentaciones públicas en mano de los campeones, vino con su motor más potente que nunca, una vez solucionadas las filtraciones de agua en los cilindros que aquejaron a Dante Emiliozzi en la vuelta de Salto. Durante la primera vuelta al circuito, de las tres que se corrieron, el mendocino José Manzano usó con mucho criterio su posición de puntero en el camino, ganada el sábado al imponerse en las pruebas de clasificación. Si bien a poco de largar, una falla misteriosa le bajó el régimen, el blanco Chevrolet número uno aprovechó la falta de vientos y se disparó delante de la espesa e inmóvil cortina de tierra que dejaba en el camino. En esas condiciones le resultó muy difícil acercarse a Bordeu, a Ríos, a Cupeiro, porque la diferencia de velocidad entre todos ellos no era lo suficientemente notable como para pasar autos sin dificultad. A Emiliozzi en cambio no le sucedía lo mismo, ya que pasó rápidamente por la hilera de un novedoso número 15 y llegó con cierta facilidad hasta las posiciones del segundo grupo, compuesto por Menditeguy, Ciani, Malnatti, Casá, Formisano y Polinori. Cuando el campeón se enfrentó con el biombo de los veloces, apenas se habían recorrido 60 km, que le bastaban para colocarse segundo por tiempo, aunque a partir de allí se le hizo lógicamente mucho más difícil enhebrar rivales, y precisamente por eso, desaparece de los 3 primeros puestos en el tramo de tierra, mientras Cupeiro, desde el segundo lugar en la ruta, se adjudicaba la primera vuelta sobre Bordeu y Manzano.

Después de un largo trecho de pavimento, la falla de Manzano no pudo resistir al empuje de sus dos competidores y perdió el ritmo de la carrera. El Chevy es tan veloz que pierde el primer puesto por una breve detención y puede recuperárselo a Bordeu con sólo 15 km de marcha. Dante Emiliozzi no discutía aún las posiciones en la ruta, pero asoma la trompa peligrosamente. Es cierto que dobla más despacio que cualquiera del grupo puntero, pero la vieja diligencia acelera mucho más que nadie en la categoría y a pesar de su altura, sus ejes rígidos y su alto centro de gravedad, frena bastante bien: en la famosa curva de Hughes, sólo el moderno Falcon GT de López Oribe cortaba más cerca de viraje que los campeones. En el segundo tramo Hughes-Santa Isabel, Emiliozzi marcó 198,957 km/h de promedio y se lo acredita. Aún así está quinto por tiempo real atrás de Manzano, Bordeu, Cupeiro (que se había detenido) y Ciani.

Bordeu pasó al frente en la mitad de la carrera, es decir al recorrer por segunda vez el tramo de tierra entre Teodelina y Colón. Allí paró Manzano, cedió la punta en la ruta y si bien el viento que se había levantado barría la tierra del que iba adelante, la potencia de su motor no alcanzaba para intentar ninguna cacería. El vacío que se produjo adelantó a Cupeiro —en la segunda pasada por Hughes iba segundo— a 1m 38s 2 de Bordeu, seguido a 11 segundos por Emiliozzi y luego por Casá, Polinori, Manzano, Ciani y Malnatti, que hacía una de las últimas carreras sobre su Chevrolet de 4 bancadas.

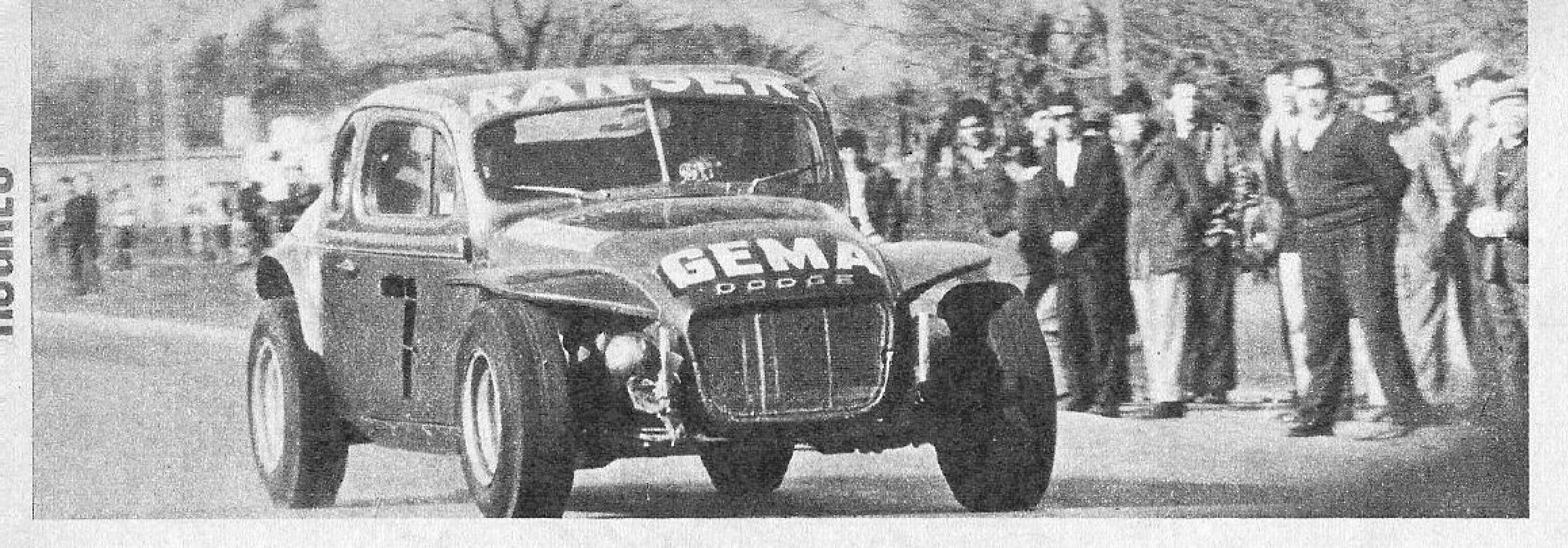
Hasta allí, los abandonos no habían sido muchos: Ríos, Luluaga, Formisano y Di Palma que rompió un elástico de suspensión. En cambio, el problema que tenía a mal traer a los pilotos eran las pinchaduras y los desbandamientos de cubiertas. En ese sentido Menditeguy fue quizá el más castigado, con tres detenciones para reponer ruedas, pero aparte de él los que más sufrieron las consecuencias fueron los que aún usan ruedas de 16 pulgadas. Esta, que los pilotos llaman "medida vieja", ya no compite con las nuevas ruedas de 15 pulgadas que no sólo ofrecen mejor adherencia, mayor solidez y superficie de apoyo, sino que también admiten mayores presiones de inflado con el lógico beneficio para la estabilidad del automóvil. Los infaltables y generosos técnicos del equipo Pirelli inflan a 40 libras de promedio las cubiertas normales y a 45 las Cinturato o especiales de otras marcas.

También Jorge Cupeiro abandonó cuando desbandó dos cubiertas, pero en este caso no fue problema esencial de rodados sino de los trenes delanteros y traseros del Chevy que se desacomodaron al recibir un fuerte golpe. Con la desviación los neumáticos recibieron cargas desproporcionadas sobre sus bandas e indicaron al piloto que la carrera había terminado cuando ya había sufrido excesos de temperatura en su motor.

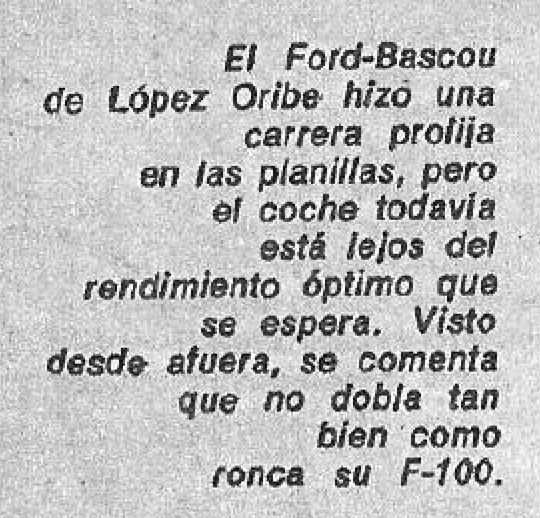
Entre tanto Bordeu que sin viento había conseguido levantar 5.700 rev/min, enfrentó con comodidad el sector donde soplaba de frente con sólo 5.000 rev/min de régimen y un minuto y medio de ventaja sobre Emiliozzi, estirado a 1 min 57 s cuando faltaban 50 km para terminar la carrera. Está muy claro que semejante diferencia no se puede descontar y que los hermanos de Olavarría bajaron el tren de marcha para conservar el segundo puesto pero, si nos preguntamos por qué no iniciaron antes un ataque, teniendo ya la ruta libre de tierra y de adversarios, observaremos que sin ninguna duda Emiliozzi se cuidó de la velocidad que podría obligarlo a abandonar. Otros, Casá por ejemplo, se protegieron alargando la multiplicación del tren trasero, cambiando la seguridad por el régimen que se pierde con el viento en contra.

El grupo de vanguardia con Bordeu al frente llevó sus automóviles enteros al parque cerrado. Sólo Marcos Ciani dejó de respetar la etiqueta porque llegó flotando en aceite debido a que había roto una biela, pero logró resistirse con éxito a un abandono que era evidente. Pero lo más positivo de todo eso es que de una manera u otra se frenó la loca carrera de conseguir más HP y abandonar de a docenas, para dar paso a una competencia normal que consagró a un nuevo ganador en 1966. Y a propósito... ¿alguien reparó que este año hay por lo menos 10 aspirantes al campeonato? Hasta Arrecifes.

→



Ciani tuvo momentos brillantes, y cuando se perfilaba entre los primeros el veterano Dodge dijo no.



El Ford-Bascou de López Oribe hizo una carrera prolija en las planillas, pero el coche todavía está lejos del rendimiento óptimo que se espera. Visto desde afuera, se comenta que no dobla tan bien como ronca su F-100.



VIII VUELTA DE HUGHES

Hughes Foot-Ball Club - 26/VI/66 - 516,3 km.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	Bordeu, Juan Manuel ...	Chevrolet Super	2h 47m 56s8	3
2º	15	Emiliozzi, Dante	Ford F-100 ..	2h 50m 34s4	3
3º	10	Casá, Eduardo	Ford F-100 ...	2h 52m 32s8	3
4º	5	Menditeguy, Carlos Alberto	Ford F-100 ...	2h 56m 11s8	3
5º	6	Malnatti, César Horacio ..	Chevrolet Super	2h 57m 44s1	3
6º	1	Manzano, José	Chevrolet Super	3h 01m 31s2	3
7º	14	Galbato, Carmelo	Ford F-100 ...	3h 02m 56s2	3
8º	11	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	3h 06m 10s4	3
9º	12	Cordonnier, Oscar	Chevrolet Apache	3h 07m 10s2	3
10º	7	Ciani, Marcos	Dodge-Valiant .	3h 07m 39s8	3
11º	25	López Oribe, Domingo ...	F. Falcon F-100	3h 08m 16s2	3
12º	24	Gritti, Gerardo	Ford 59 AB ..	3h 15m 40s8	3
13º	26	Bonifacio, Nicolás	Chevrolet Apache	3h 21m 19s4	3
14º	4	Cupeiro, Jorge	Chevy II-Super .	1h 53m 08s6	2
15º	13	Rodríguez, Raúl Oscar ..	Chevrolet Apache	2h 05m 27s	2
16º	21	Conejero, Vicente	Chevrolet Apache	2h 23m 16s4	2
17º	20	Maseratessi, Fermín	Chevrolet Apache	2h 26m 27s6	2
18º	28	Di Palma, Luis Rubén ..	Chevr.-Valiant .	2h 46m 23s	2
19º	36	Tocarello, Aramís	Ford 59 AB ..	2h 46m 45s8	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 185,844 km/h.

RECORD DE VUELTA: Jorge Cupeiro en la primera en 54m 55s8 a un promedio de 189,404 km/h.

NO LARGARON: 8, Héctor Rey; 19, Eduardo Matías; 29, Oscar E. Tomietto; 34, Raúl Masera; 35, Vicente Galluzzo; 37, Héctor Corpucci; 38, "Bamse"; 39, Rafael Gaitero.

ABANDONARON: 3, Armando José Ríos; 9, Vicente Formisano; 16, Santiago Julio González; 17, Melquíades Bengoechea; 18, Nelson Brandy; 22, Antonio Gómez; 23, Oscar Ferrero; 27, Antonio Bertolotto; 30, Juan F. Luluaga; 31, Juan R. Machado; 32, Héctor Marcellino; 33, Juan Carlos Perkins.

Nota: Todo este planillaje se realizó conjuntamente con el equipo de "Emoción en las Rutas", formado por Luis García del Soto, Roberto Bó, Darío Rinaldi y Carlos Alfonso.

CAMPEONATO ARGENTINO

TURISMO CARRETERA

1º	Casá, Eduardo ..	30	17º	Marincovich, Carlos	5
1º	Emiliozzi, Dante .	30	18º	Gimeno, Hugo A. ..	4,5
3º	Malnatti, César H. .	18	19º	Dana, Humberto A.	4
4º	Galbato, Carmelo .	15	19º	Estéfano, Nasif M.	4
5º	Menditeguy, C. A.	14	19º	Loeffel, Carlos W..	4
6º	Di Palma, Luis R. .	12,5	22º	De la Torre Matías	3
7º	de Alzaga, Rodolfo	12	22º	Rodríguez, Erverto	3
8º	Tarducci, Mario .	11	24º	Jaras, Raúl	2
9º	Bordeu, Juan M. .	9	24º	Perrota Joaquín ..	2
9º	Calamante, Mariano	9	26º	Ciani, Marcos ...	1
9º	Cupeiro, Jorge ..	9	26º	Mordonnier, Oscar.	1
9º	Viale del Carril A.	9	26º	Galluzzo, Vicente .	1
13º	Polinori, Norberto .	7	26º	Salto, Carlos L. .	1
14º	Luluaga, Juan F. .	6	26º	Sanmartino, Héctor	1
14º	Peduzzi, Ricardo .	6	26º	Urruti, Federico ..	1
14º	Rodríguez, Raúl O.	6	32º	Gulle, Pablo ...	0,5

VUELTAS Y TRAMOS

LOS CINCO MEJORES TIEMPOS EN CADA VUELTA (173,4 km): **Primera:** 1º Cupeiro, 54m 55s8 (189,404 km/h); 2º Manzano, 55m 21s8; 3º Menditeguy, 55m 27s4; 4º Bordeu, 56m 10s2; 5º Ciani, 56m 34s2. **Segunda:** 1º Bordeu, 55m 20s2 (188, 012 km/h); 2º Emiliozzi, 56m 11s2; 3º Ciani, 56m 49s8; 4º Casá, 56m50s2; 5º Cupeiro, 58m 12s8. **Tercera:** 1º Bordeu, 56m 26s4 (184,337 km/h); 2º Casá, 57m 01s2; 3º Emiliozzi, 57m 14s; 4º Menditeguy, 57 m 29s2; 5º Malnatti, 59m 57s2.

LOS CINCO MEJORES TIEMPOS EN EL TRAMO HUGHES-SANTA ISABEL (44,6 km): Primera Vuelta: Cupeiro en 13m 17s (201,455 km/h), Emiliozzi, Luluaga, Manzano y empatados en el quinto tiempo Bordeu, Ciani, Di Palma y Menditeguy. **Segunda:** Emiliozzi en 13m 26s8 (198,957 km/h), Bordeu, Menditeguy, Manzano y Casá. **Tercera:** Emiliozzi en 13m 20s6 (200, 700 km/h), Bordeu, Ciani, Menditeguy y Casá.

LOS CINCO MEJORES TIEMPOS EN EL TRAMO SANTA ISABEL-CRUCE SANTA JUANA (71,4 km): Primera Vuelta: Cupeiro en 23m 18s (183,704 km/h), Manzano, Menditeguy, Bordeu y Ciani. **Segunda:** Bordeu en 23m 39s (181,141 km/h), Menditeguy, Casá, Cupeiro y Emiliozzi. **Tercera:** Menditeguy en 24m 34s (174,380 km/h), Bordeu, Casá, Emiliozzi y Malnatti.

LOS CINCO MEJORES TIEMPOS EN EL TRAMO CRUCE SANTA JUANA HUGHES (57,4 km): Primera Vuelta: Manzano en 18m 09s8 (189,540 km/h), Cupeiro, Bordeu, Menditeguy y Ciani. **Segunda:** Bordeu en 18m 09s4 (189,547 km/h), Emiliozzi, Ciani, Casá, Cupeiro. **Tercera:** Bordeu en 56m 26s4 (184,337 km/h), Casá, Emiliozzi, Menditeguy y Malnatti.



Don César Malnatti ha pasado a engrosar las filas de los hombres fuertes del TC. Corre en todas, y pega el susto en todas.

VELOCIDAD, PELIGROS Y SEGURIDADES

por STIRLING MOSS
(exclusivo para Parabrisas Corsa)

Según el diseñador italiano Luigi Amonti, el coche de carrera de 1970 será de plástico ultraliviano, tendrá forma de cigarro y su propulsión será a reacción.

Muy lindo. Pero, ¿por qué limitarnos a 1970? En tren de pronósticos, ¿por qué no nos vamos al 2000?

Creo que los que todavía estemos por ahí en ese año, veremos autos de carrera más chicos, más bajos, más livianos. Los motores serán más chicos también; turbinas de gas, muy probablemente, o motores Wankel, no más grandes que una valija de mano. Tal vez —¿quién dice?— máquinas de vapor, o motores convencionales de explosión con 16 minúsculos pistones no mucho más grandes que dedales. Velocidad, 400 kilómetros por ahora, acaso más, y suspensión y tenida a la calle que resultarán fantásticos si se miden con las normas de hoy día.

Tomará todas las curvas como si marchara sobre rieles; el piloto no se preocupará por derrapajes, y los términos "subvirante" y "sobrevirante" habrán pasado a la historia.

¿Transmisión? Si la hay, será automática. Ni pensar en usar cambios de marcha.

Creo que el piloto viajará en posición horizontal, con su cabeza en la nariz o trompa del vehículo; tendrá un pedal de freno para su pie izquierdo, un acelerador para el pie derecho, y posiblemente un retrovisor periscópico. Nada de estrafalario; ¿acaso el piloto de una aeronave comercial no está sentado mucho más adelante que las ruedas?

Como todo, sería una cuestión de costumbre. Después de un tiempo, el hecho de gobernar el auto desde una posición horizontal parecería lo más natural del mundo.

Me acuerdo que todos decían qué incómodo sería manejar un coche de carrera con asientos como hamacas paraguayas. Sin embargo, lo hicimos. Los Lotus, más que ninguno, tienen asientos que prácticamente ponen de espaldas a los conductores, para mejorar la tracción a las ruedas propulsoras. Y una vez sentado en ellos, estos coches son muy cómodos.

Hace años yo tenía un coche de carrera Kieft. Yo estaba sentado tan adelante que, si el coche tendía a desplazarse para adelante en la línea de largada, yo podía tomar un neumático delantero con la mano y tirarlo para atrás. Y sin embargo yo nunca consideré que esa posición era particularmente peligrosa.

Es difícil explicar la sensación y el problema de manejar un coche de carrera, porque muchos tienden a confundirlo con la conducción veloz "en la calle". En muchas oportunidades di vueltas a circuitos llevando pasajeros. Algunos se asustaron, otros terminaron eufóricos. Casi todos quedaron sorprendidos.

Como cuestión de principio yo siempre ando despacio porque no quiero asustar a la gente, y mucho menos deseo exponerlos a algún peligro. Si el coche puede andar a 250 en recta, yo mantengo la velocidad a 200 ó 220, según la cara del pasajero. Ellos, en realidad, nunca saben lo que está pasando debajo del coche, ya que creen estar volando...

Para ellos sería muy difícil comprender que a 200 kilómetros por hora un profesional en un coche de fórmula 1 está convencido, con o sin razón, de que no puede ocurrir absolutamente nada que él no pueda dominar —salvo que se salgan dos ruedas a la vez—, o algo así...

Yo pienso que un buen piloto debe poder llevar un pasajero a gran velocidad sin que éste se de cuenta. Para hacerlo, de más está decir que hay que manejar con gran suavidad; nada de sacudones, nada de bruscas frenadas, nada de derrapajes espectaculares. Si usted sale, y va aumentando la velocidad muy lentamente, sus pasajeros no se darán cuenta de lo que está ocurriendo.

Hablando de todo un poco, pienso que a medida que pasan los años los coches de carrera se hacen más fáciles de manejar. Mucho más fáciles, por cierto, que los Auto Union o Mercedes de antes de la guerra. Richard Seaman, piloto de Mercedes en esa época, comparaba la sensación de conducir un coche Grand Prix con el de manejar un coche sport muy potente sobre un lago helado. Pienso que es una muy buena descripción... Claro que los nuevos coches con motor atrás han hecho variar las técnicas de manejo.

Mucha gente cree que los coches nuevos tienen más tracción pero frenan menos por tener el motor atrás. Sí, traccionan más, pero no creo que haya pérdida en eficiencia de frenado. Aún con un coche de motor atrás, la transferencia de peso hace que el 60 % del esfuerzo de frenar se haga con las ruedas de adelante.

También hay gente que cree que es peligroso tener el motor atrás porque en caso de accidente, la masa del mismo aplastaría al piloto. Yo —desgraciadamente— sé bastante sobre ese tema, y puedo asegurarles que si uno ve venir un accidente, lo primero que hace es hacer un trompo para que el impacto sea de cola. Así que, de todos modos, el motor estaría adelante en el momento crítico...

En realidad, todo nace de un cálculo fantasioso, porque para que el motor se corriera, el chasis tendría que ser detenido absolutamente en seco.

Yo pienso que si uno puede mantener su coche de carrera —o, si viene al caso, su coche de calle— perfectamente equilibrado en todo momento, es básicamente un vehículo seguro. Estoy convencido que el coche de carrera de 400 kilómetros por hora del 2000 será aún más seguro que su congénere de hoy.

Y espero estar a mano para verlo... Mientras tanto, ya que tocamos el tema, hablemos un poco sobre accidentes y seguridad.

HABLEMOS DE ACCIDENTES

En general, la última temporada de automovilismo tuvo un desarrollo suave y sin tropiezos. No hubo grandes dramas, no hubo accidentes múltiples y no hubo, por lo tanto, vociferantes reclamaciones de parte del público en general.

Lamentablemente, hay todavía mucha gente, perfectamente bien intencionada, que quisiera ver una prohibición a las carreras de automóviles. Quieren proteger al piloto contra sí mismo. Y cada vez que hay un accidente fatal, renuevan sus esfuerzos.

Manejan estadísticas para demostrar que el riesgo es tremendo y que solamente un determinado porcentaje de corredores puede sobrevivir. Preguntan por qué debe permitirse la continuación de un deporte de tales características.

En una cosa tienen mucha razón; las carreras son peligrosas. Todos los pilotos de carrera aceptan esa verdad.

Un coche de carrera es seguro únicamente cuando está detenido. Pero cuando se pone en marcha, cuanto más corre más peligroso es. Cuando yo participaba, siempre acepté mentalmente el hecho de que podría haber un accidente y que podría haber una fatalidad, pero nunca pensé en que esa fatalidad podría ser yo.

Yo pienso que todos los pilotos se dan perfecta cuenta de los riesgos, pero corren lo mismo, gracias a su pasión por el deporte. Yo estoy seguro que las vidas perdidas son más que compensadas por las que ahorran los per-

El último gran accidente de Moss, en Goodwood, 1962. Aquí lo retiran del automóvil, tres horas después de haberse golpeado. Los médicos lo intervinieron dentro de la máquina, y para retirarlo tuvieron que cortar la estructura con sopletes de acetileno.



feccionamientos evolucionados en la pista de carreras.

La pista es el mejor laboratorio para hacer autos de calle más seguros. Gracias a las carreras los autos de uso común son hoy mejores que nunca. Debido a lo que se ha aprendido en las pistas el coche de hoy es mucho más seguro que el de hace cinco o diez años.

Podrían haberse logrado esas mejoras mediante pruebas en pistas de ensayo cerradas. Yo, personalmente, creo que los peligros son iguales, de una forma o de otra. Claro que un grave accidente en una pista de ensayos no tendría la dramática repercusión de otro accidente similar durante una carrera.

De todos modos, cuando se ensayan autos llega un momento en que se rompen, y alguien tiene que ocuparse de la tarea de estar "arriba" del vehículo cuando éste se rompe. Desde el momento que los pilotos de carrera han evaluado los peligros y están dispuestos a aceptarlos, creo lógico que sean ellos los que se ocupen.

De los adelantos técnicos prohijados por las carreras de autos, supongo que el freno de disco es el más evidente. Acordémonos de solamente diez años atrás; ¿no es verdad que un gran número de modelos de coches adolecían de un grave problema de falta de freno?

Hoy ya no es así; los coches "infrafrenantes" son muy escasos, aún en las severas condiciones del andar rápido en montaña. Claro que para llegar a ésto se arriesgaron muchas vidas humanas, y en el proceso de evolución todos estaban concientes de que en algún momento habría alguna inevitable fatalidad. Esas fatalidades son el tributo que se paga al progreso. ¿Cuántos centenares de vidas "devolvieron" los frenos de disco de esa época hasta ahora?

En 1952 yo conduje un Jaguar con frenos de disco en la carrera de 12 Horas de Rheims. En esa época, nos pasaban cosas rarísimas; las pastillas se "vaporizaban", se desprendían de las mordazas, ocurría de todo. Y sin embargo hoy por hoy, los problemas con frenos de disco prácticamente han desaparecido. Nunca desaparecerán por completo; hasta el más fino de los relojes puede llegar a detenerse...

Las cintas de freno también les han brindado momentos emotivos a los pilotos de carreras. Había una época en que se condensaba la humedad en las campanas, y al salir a la mañana había que tener mucho cuidado porque los frenos tendían a bloquearse.

También las carreras son un banco de pruebas ideal para los neumáticos. Nunca el uso normal podría someter a los neumáticos a las solicitaciones que son comunes en las carreras, a esas violentas aceleraciones, abruptas frenadas, y torturantes virajes que se repiten segundo tras segundo en los circuitos.

Las carreras han permitido importantes evoluciones en el óptimo ángulo de cruce de las telas interiores, fundamentales rediseños en las bandas de rodamiento y los dibujos, y significativos cambios en las presiones de uso; no hace muchos años teníamos que inflar las gomas de carrera a 50 libras para que soportaran altas velocidades. Si no lo hacíamos, el resultado era de desbandes inmediatos. Hoy ya todo cambió y es muy raro que se corra con más de 30 libras.

Es interesante ver el despliegue de técnicos que hacen las empresas fabricantes de neumáticos en ocasión de una carrera. Los "gomeros" distraen las horas tomando temperaturas, midiendo desgastes, clavando agujas en las bandas de rodamiento, y haciendo toda clase de cosas rarísimas para el lego pero de tremenda importancia para los departamentos experimentales de las fábricas.

Dos cosas más: suspensión independiente y mejores amortiguadores, son debidos en gran medida a las pistas de carreras.

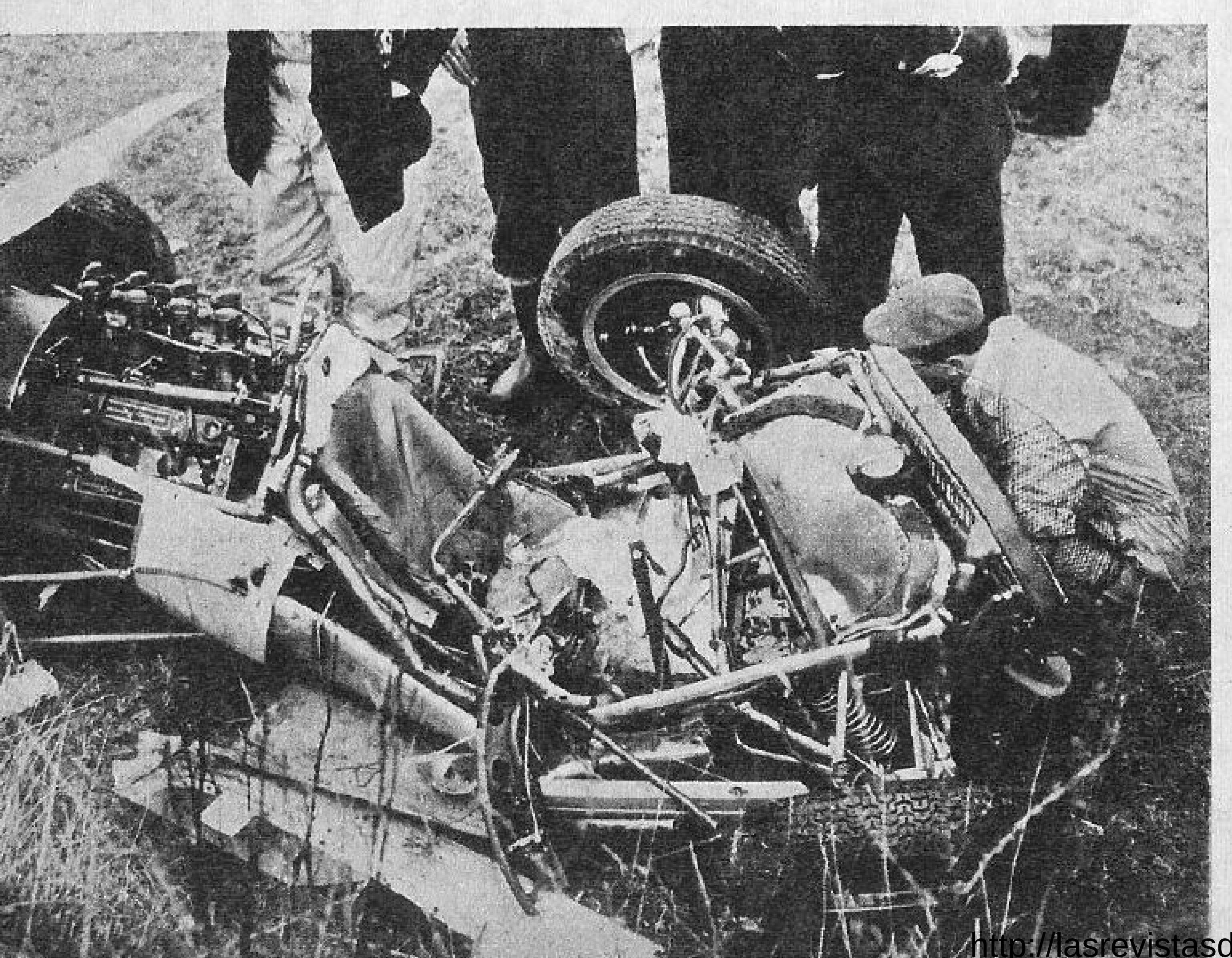
Pero tampoco vamos a exagerar la nota. Las condiciones nunca son iguales; en la pista interesa una sola cosa, la velocidad, desdoblada por supuesto en sus sucedáneos o accesorios que son la estabilidad, la duración, la aceleración. Nadie se preocupa si los motores son ruidosos o si las cubiertas chillan en las curvas.

No convendría, por ejemplo, usar cubiertas de carrera en un coche de calle, porque serían ruidosas y duras en el andar. No obstante, las lecciones aprendidas en la pista van directamente al auto de uso normal. Las nuevas cubiertas de alta velocidad para algunos de los coches actuales, que superan con comodidad los 200 kilómetros por hora, han sido desarrolladas directamente a partir de los neumáticos de carrera.

Evidentemente, las carreras irán cobrando más importancia a medida que más y más fábricas tomen un interés directo en las competencias. Con igual evidencia, habrá más accidentes fatales y más denodados y sinceros esfuerzos por abolir las carreras. Con la misma evidencia, esos esfuerzos fracasarán.

Y tal vez llegue así el día en que el piloto de carreras sea valorizado por lo que realmente es —un pionero siempre, nunca un desesperado aventurero buscador de la muerte repentina.

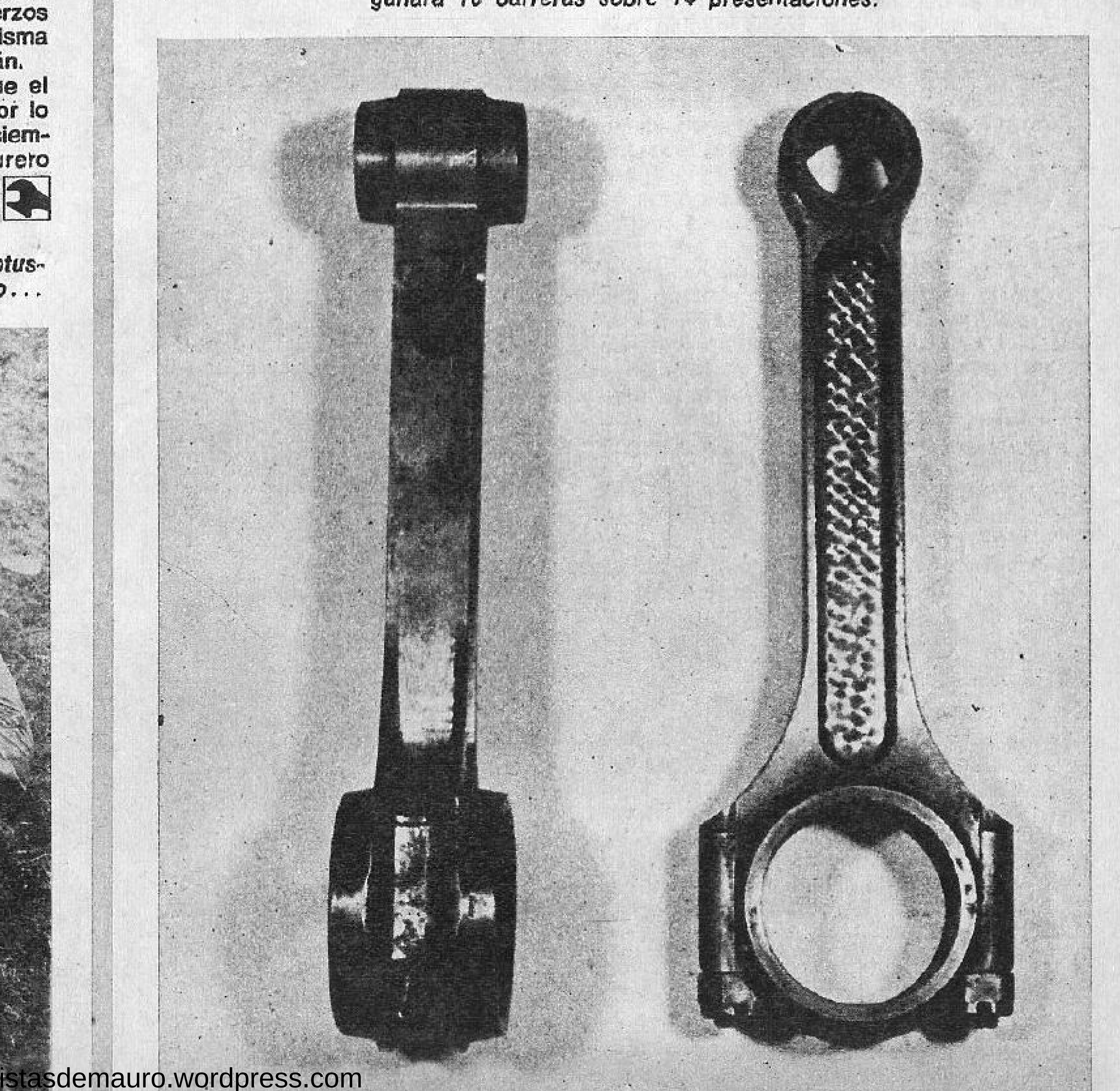
¿Quién más autorizado que Moss para hablar de accidentes? Así quedó su Lotus-Coventry Climax en Goodwood. Vive, entonces, por un verdadero milagro...





RECTIFICA

Esta biela es un elocuente ejemplo de la calidad de trabajo que pueden ofrecer los Padovani. Fue realizada totalmente en el taller y pertenecen al juego construido para un motor Chevrolet Champion de Fuerza Limitada, con el que Luis A. de Dios ganara 10 carreras sobre 14 presentaciones.





MOS

Bielas, pistones y explicaciones, circulan entre el redactor de CORSA y los tres hermanos Padovani, en el taller de rectificaciones que estos últimos atienden en Avellaneda.

por ENRIQUE CARMONA

fotos JUAN MESTICHELLI

CORSA mete la nariz en uno de los talleres de rectificación especializados en automóviles de carrera

La especialización es, en cualquier actividad, la más sólida evidencia de un dinámico proceso de tecnificación y de la existencia de un mercado estable y exigente. En algún pequeño pueblo del interior del país, por ejemplo, el automovilista sólo podrá encontrar un mecánico (aunque deba esperar que termine de reparar la ordeñadora del tambo vecino); en cualquier ciudad encontrará, además de mecánicos, rectificadores, chapistas, afinadores, especialistas en suspensiones, en carburación, en encendido, etc.

Las necesidades de los automóviles de competición son precisamente, las que determinan el comienzo de este proceso. Los preparadores comienzan por enviar block, tapa de cilindros, cigüeñal, bielas, pistones, etc., a un taller de rectificaciones que trabaja todas esas piezas de acuerdo a especificaciones propias o sugeridas y devuelve el conjunto "semiarmado". Resta al preparador agregar múltiples, carburadores, accesorios, etc. Los talleres de Padovani, Maratea, El Inca, Polverino, Carmona, son algunos entre los más frecuentados por los especialistas en automóviles de carrera. Para adentrarnos en el trabajo que realizan estos especialistas, visitamos el taller que atienden los tres hermanos Padovani en Avellaneda.

Los motores que impulsan los automóviles de Calamante, Casá, Galluzzo, Gervasio García, Ríos, Sampaglione, Juan Carlos Perkins, Salto, Erverto Rodríguez, Formisano, entre otros, salen de los talleres José Padovani e hijos. Allí se mecanizan y arman blocks de cilindros, tapa, cigüeñal, bielas, pistones, cojinetes, árbol de levas y válvulas. Aquellos nombres evocan una amplia variedad de marcas y modelos; elegimos un Ford F-100 para seguir el trabajo que se realiza en este taller.

El cigüeñal original, realizado en fundición nodular, es nitrurado, luego rectificado para llevarlo a las tolerancias de los cojinetes y balanceado dinámicamente. En la mayoría de los casos se elimina el amortiguador de vibraciones torsionales y se utiliza el volante sin alivianar, aunque se mecaniza sobre su cara de trabajo un pequeño escalón, por razones de seguridad, obligando al disco a trabajar dentro de un alojamiento. Los Padovani prefieren no ensayar en materia de cojinetes: al igual que Ferrari, Coventry - Climax, BRM y la mayoría de los motores de competición del mundo, utilizan los cojinetes ingleses Vandervell de plomo-indio, en bielas y bancadas.

Las bielas de fábrica, forjadas, son pulidas y cuidadosamente controladas en su peso, junto a pistones y pernos. El diagrama polar de mecanizado de los pistones de aluminio, ha sido establecido por los Padovani luego de una larga investigación empírica. Utilizan dos aros de compresión y un rasca aceite, con la pollera, debajo del perno, totalmente recortada.

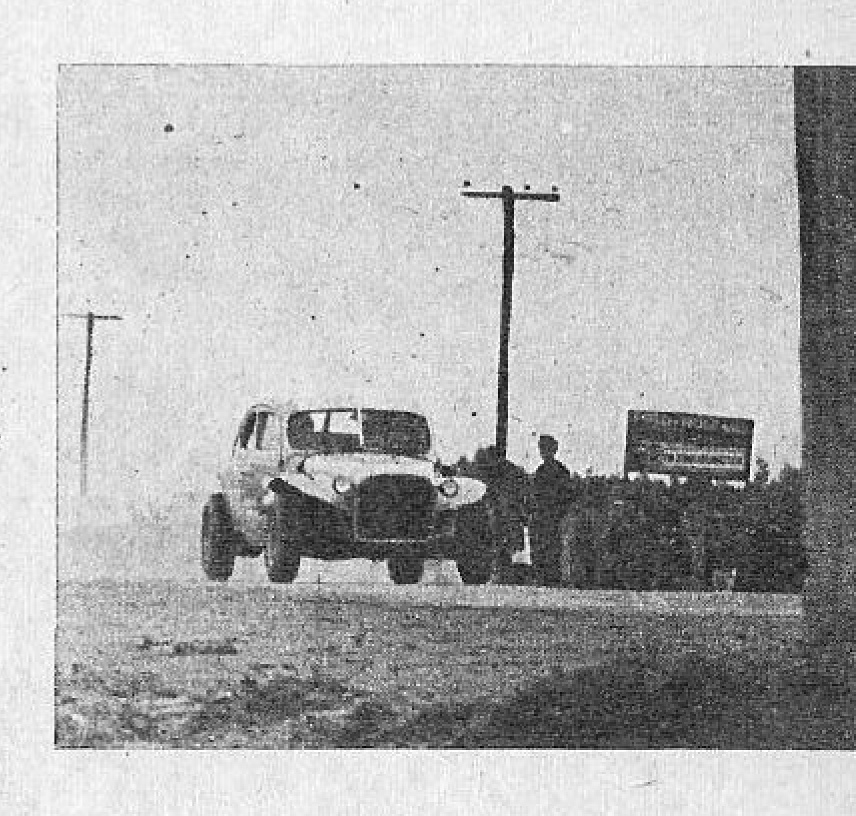
La primera operación que sufre el block de cilindros es el remecanizado de las caras de apoyo de las tapas, ya que el uso en competición exige tolerancias más estrictas que las de la línea de serie. Luego se encamisan los cilindros en seco para llevar la cilindrada al valor exigido por los reglamentos de la actual fórmula de TC. Las camisas son de fundición gris de industria nacional, de un espesor aproximado de cuatro milímetros.

Poco conocido es el hecho de que, sobre los motores F-100 no se utilizan la stapas originales, sino las modelo ECZ, correspondientes al Mercury de 1957, cuyas cámaras se adaptan mejor al motor encamisado. Sobre estas cabezas se instalan válvulas importadas de 45 a 51 mm de diámetro en la admisión y de alrededor de 42 mm en el escape.

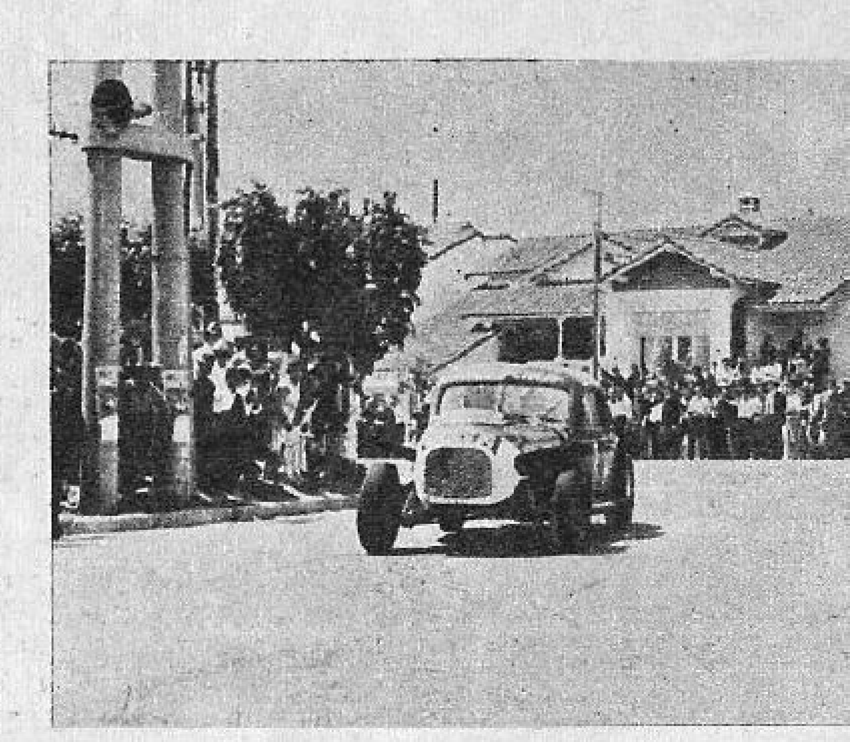
Tres generaciones de Padovani convierten en tradición familiar el amor por la mecánica de precisión. La rectificadora sin centros que se utiliza en el taller fue construida hace muchos años por José Padovani. Los tres hijos, Fernando, Ernesto y Raúl dirigen actualmente el taller y entre los de la nueva generación hay un técnico mecánico y un estudiante de ingeniería.

Hubo una época en que los Padovani, aún no especializados en "semiarmados", construyeron automóviles completos. El primero de ellos, con reminiscencias en su aspecto exterior del Maserati 4CLT, era un fuerza limitada impulsado por un motor Chevrolet Champion. Este vehículo corrió 14 carreras, ganando 10, conducido por Luis A. de Dios. Inspirados en técnicas europeas, el segundo automóvil, construido alrededor de 1955, lució motor trasero, puente De Dion y suspensión delantera independiente; con él corrieron una sola carrera en el Autódromo y hoy descansa en un rincón del taller como testimonio de lo que pudo ser y de lo que será la MN, cuando entren en ella constructores desprovistos de nocivos prejuicios.

Quizá el paso de los Padovani por la mecánica de competición pueda ilustrarse mediante su "museo de bielas": bielas torcidas, quebradas por fallas de material o por el pie demasiado pesado de muchos nombres de nuestro automovilismo. Y también la belleza de la biela "Padovani", totalmente mecanizada a partir de cromo-níquel de refinación, que ilustra la vocación perfeccionista de los hermanos de Avellaneda.









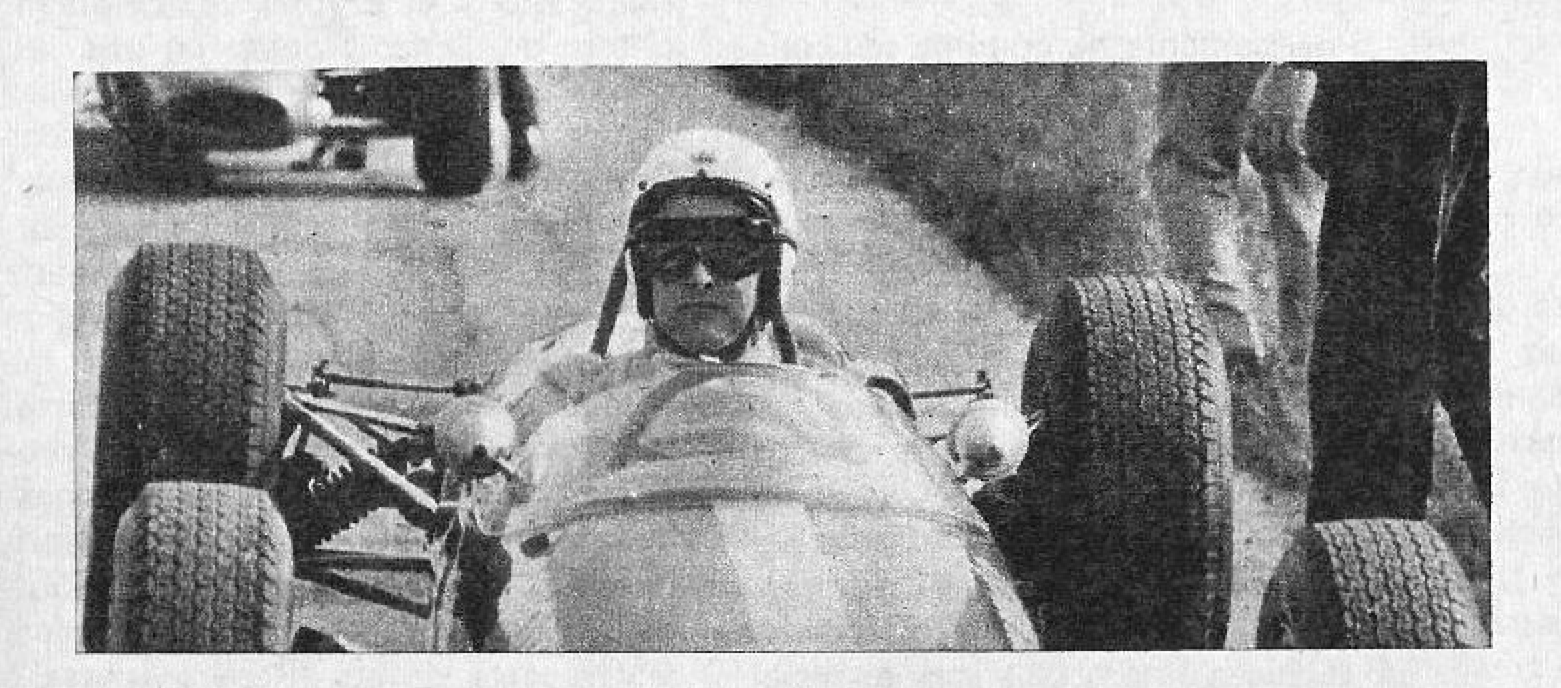


Estos son algunos de los aparatos impulsados por HP salidos del taller de los Padovani: Casá, Galluzzo, Ríos, Sampaglione, Juan C. Perkins,


Tevedos

LA CARRERA DEL SIGLO

Ganó el inglesito Williams y nuestro compatriota Pairetti dio la nota de color. Viajó tan fuerte como los mejores y llegó por momentos a puntear la competencia. Un pechazo y un trompo lo relegaron finalmente al octavo puesto, a un segundo y medio del primero



GRAN PREMIO DE LA LOTERIA

Monza - Circuito carretero - 26/VI/65 - 201,250 hm

Pos.	Nº	Conductor	Nacionalidad	Marca	Tiempo
1º	50	Williams, Jonnathan	GB	De Sanctis-Ford ..	1h05m39s1
2º	62	Beckwith, Mike	GB	Brabham-Ford	1h05m39s3
3º	97	Thoroddsson, Sverri	Isl	Brabham-Ford	1h05m39s4
4º	77	Blokdyck, Trevor	SA	Brabham-Ford	1h05m39s5
5º	20	Pfenning, John	GB	Brabham-Ford	1h05m39s7
6º	54	Cardwell, John	GB	Lotus-Ford	1h05m39s9
7º	96	Davies, Martin	Aus	Brabham-Ford	1h05m40s3
8º	58	Pairetti, Carlos	RA	Brabham-Ford	1h05m40s6
9º	71	Baur, Bernard	Sz	Brabham-Ford	1h05m41s3
10º	84	Rollinson, Alan	GB	Lola-Ford	1h05m41s6
11º	91	Vidal, Phillippe	F	Brabham-Ford	
12º	95	Williams, Chris	GB	Brabham-Ford	
13º	57	"Cacho" Fangio	RA	Brabham-Ford	
14º	60	McCarthy, Charles	USA	Brabham-Ford	

PROMEDIO DEL GANADOR: 183,921 km/h.

En 1960 el Gran Premio de la Lotería en Monza, se corrió por primera vez con automóviles de la promocional Fórmula Junior; en la ocasión ganó C. Davis con un Osca-Fiat a 168,398 km/h de promedio. Seis años después, el promedio alcanzado por Jonnathan Williams al ganar la misma competencia con un automóvil de Fórmula Tres asciende a 183,920 km/h. Pero la diferencia de cifras es apenas un pálido reflejo del progreso alcanzado por esta categoría, capaz de congregar 97 inscriptos en la línea de clasificación, de ofrecer con los mejores 24 de ellos una carrera donde el primer puesto cambie de manos 19 veces y donde cinco competidores se clasifiquen a menos de un segundo del ganador.

Sí, 97 inscriptos pelearon la clasificación en Monza para tener derecho a participar en las dos series eliminatorias a razón de 24 competidores por serie. El más rápido fue nuestro italianísimo amigo Carlo Facetti quién clavó las agujas en 1m 49s; el equipo argentino clasificó sus tres automóviles conducidos por Pairetti, Baghetti y "Cacho" en ese orden con el mejor tiempo para Pairetti —quién se quejó del rendimiento de su automóvil— en 1m 53s. Con no muchas esperanzas —corrían todos los ingleses— fueron entonces Pairetti a la primera serie y Baghetti y "Cacho" a la segunda. Estas series se disputaban sobre 12 vueltas al circuito "stradale" de 5.750 metros de desarrollo y clasificaban para la final a los doce primeros.

Jonnathan Williams picó en punta, seguido de "Tiger"; Pairetti picó desde su 13r. lugar en la quinta fila hasta el 8º y en la tercera vuelta desplazaba a Williams del primer puesto. En la vuelta 7 el sólido islandés Sverri Thoroddsson se adueñó de la punta y aunque Pairetti lo desplazó fugazmente dos vueltas después, terminó la serie ganando, seguido de Williams, Pairetti y "Tiger"; seis décimas de segundo separaron al primero del cuarto. Apenas terminada la serie los jefes de equipo de Williams, Pairetti y "Tiger" presentaron una protesta al comisariato, sosteniendo que el islandés había realizado un deliberado trabajo de obstrucción desde su primer puesto.

Con Baghetti en el puesto 14º y "Cacho" en el 19º se largó la segunda serie cuyo pique ganó Facetti. La primera vuelta colocó al francés Vidal y a "Geky" detrás de él con "Cacho" en la 18ª posición. Facetti y "Geky" pelearon las seis primeras vueltas, hasta que el primero se quedó, como es su divertida costumbre, siendo reemplazado por Irwin. Luego se quedó "Geky" e Irwin pasó a ganar seguido de Troberg y Beckwith. A menos de un segundo del ganador entraron en esta también cinco hombres aunque el promedio, inferior al de la primera serie, evidenció la comodidad con que trabajó Irwin al quedarse los hombres de punta. "Cacho" alcanzó a clasificarse 11º

Después de un largo paréntesis que fue parcialmente ocupado por el desfile de las banderas de los corredores participantes (¿tendrían la de Islandia?) se corrió la carrera que combinaba los números de los automóviles con

→

el sorteo de la lotería, sobre 35 vueltas al circuito. El largador jugó con la bandera italiana y confundió a Pairetti, quién no pudo aprovechar su puesto en la segunda fila, pero no a Williams, quién picó en punta. A partir de ese momento y prácticamente hasta el final, ninguno de los apostadores sintió su dinero seguro.

En la vuelta 2 Pfenning desplazó a Williams mientras Pairetti alcanzaba al 8º puesto y "Cacho" mantenía el úl-Williams mientras Pairetti alcanzaba el primer puesto, en la 5 fue el turno de Beckwith, en la 6 nuevamente de Williams con Pairetti segundo, en la 7 pasó adelante Facetti, en la 8 Williams, de la 9 a la 11 Facetti, en la 12 Beckwith, en la 13 Thoroddsson, en la 15 Facetti, en la 16 Blokdyck, en la 18 Planta, en la 19 Beckwith, en la 20 Thoroddsson, en la 23 Blokdyck. Como puede verse en este proceso el que alcanzaba el primer puesto no lograba mantenerlo más de tres vueltas y entre cinco y ocho corredores se entrelazaban en el pelotón puntero. Teníamos a Pairetti segundo en la vuelta 6; era cuarto en la 7 y al chocar con otro competidor —¡cómo dan en Monza!— saltó fuera de la pista y al 18º lugar en la carrera; en la vuelta 18 ya estaba 8º, 6º en la 19 y 2º en la 20; nuevamente 4º en la 22, 2º en la 25 y 1º en la 26 y 27 desplazando a Blokdyck. Las tribunas estallaban; pocas veces se había visto una pelea de tal paridad y entablada con tal intensidad que el promedio de la carrera subía continuamente: 180,912 km/h en las cinco primeras vueltas; 182,555 en la vuelta 10; 183,242 km/h en la vuelta 20.

Thoroddsson superó a Pairetti en la vuelta 28 y tras él se colaron Williams, Beckwith, Blokdyck y Pfenning, desplazando al argentino al 6º puesto. Todavía Cardwell y Davies habrían de desplazar a Pairetti en la arremetida final. Pero Williams, que se había mantenido toda la carrera entre el 1º y el 6º puestos conoce bien su oficio: en la vuelta 29 pasó al frente para ganar la carrera con dos décimos de segundo de ventaja sobre Beckwith y tres décimos sobre Thoroddsson. Absolutamente increible.

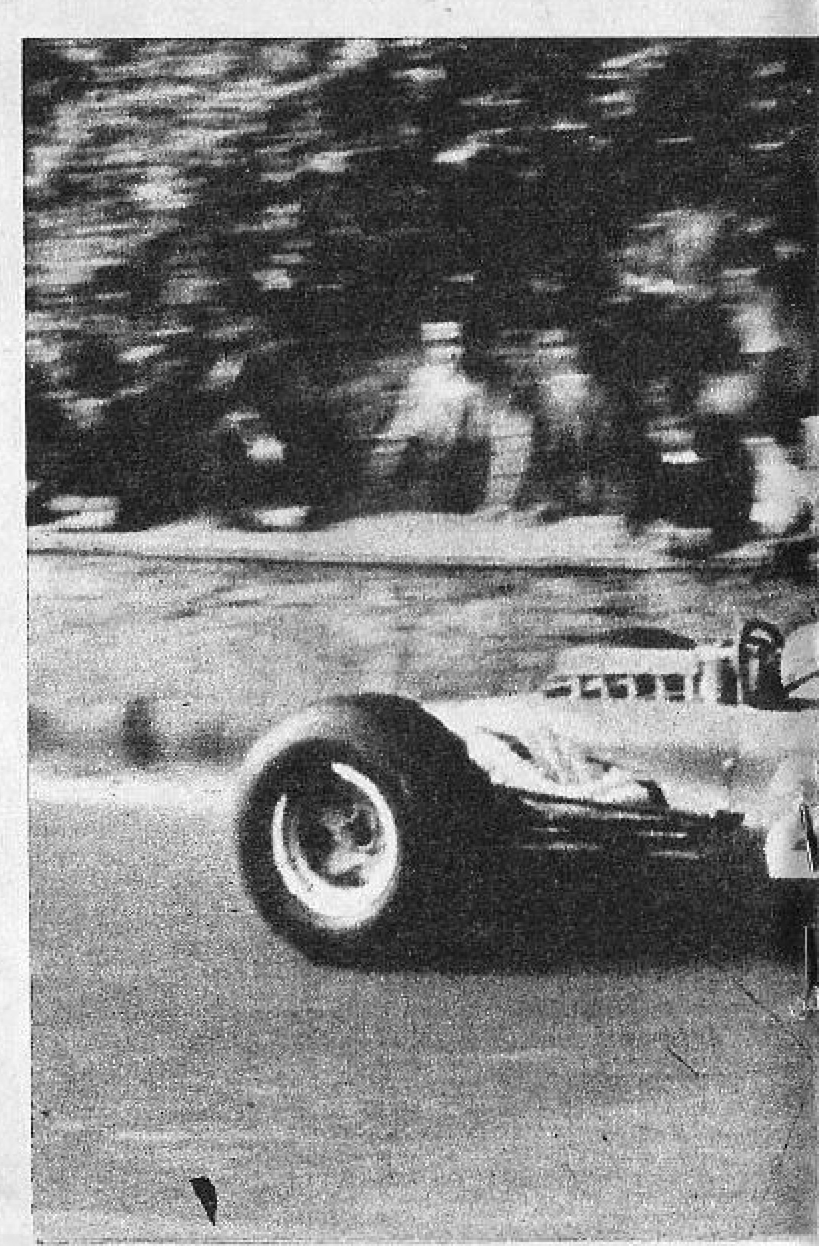
La carrera de Monza mostró con una evidencia incontrovertible la paridad de máquinas y de calidad conductiva que hay en Fórmula Tres, así como el dominio que hacen de ella los ingleses. Si Facetti, "Geky" y "Tiger" tuvieron papeles destacados mientras estuvieron en carrera, no es menos cierto que el italiano mejor clasificado terminó 16º ("Geky"). También mostró que en una pista donde aparentemente la potencia es fundamental, no lo es menos la habilidad para dejarse llevar por el de adelante. Pairetti asimiló a la perfección esta técnica que le permitió pelear la punta con algún caballo menos en su motor, pero precisamente por ello no mantenerla una vez que la hubo alcanzado. De todos modos sus cualidades conductivas arriba de un monoposto han quedado definitivamente en evidencia y resulta ahora el único "hombre fuerte" del equipo argentino. En éste, todo anduvo bien esta vez. Los tres automóviles se clasificaron para la carrera y sólo el de Baghetti quedó eliminado en la serie. Ninguno de los tres vehículos sufrió percance mecánico de ninguna naturaleza y la puesta a punto del de Pairetti quedó demostrada por su actuación.

La próxima carrera importante de F.3 tendrá lugar el próximo domingo en Reims, preliminar del Grand Prix de Francia. Allí habrá una nueva oportunidad de mostrar el afiatamiento del equipo. Pero Pairetti ya ha cumplido.

FERRARI EN SU HORA MAS DIFICIL



...Y GO



"Mis automóviles pueden batir a Henry Ford en Le Mans, pero yo no puedo batir a los Estados Unidos" Enzo Ferrari

"Mis automóviles pueden batir a Henry Ford en Le Mans, pero yo no puedo batir a los Estados Unidos..." así habló Enzo Ferrari días antes de disputarse por trigesimocuarta vez la carrera de las 24 Horas de Le Mans. Pero esta vez fue Goliath el que barrió con David: la lírica de Maranello finalmente sucumbió ante la avalancha de Dearborn.

"Si no podemos comprar a Ferrari debemos batirla" dijeron hace tres años los cerebros de la Ford Motor Co. ante la imposibilidad de Fagocitar a la pequeña empresa italiana, y desde entonces no se dieron descanso en su objetivo. Un staff técnico de 14.000 personas trabajó arduamente en Slough a pocos kilómetros al oeste de Londres, incluyendo a hombres tales como Eric Broadley, John Wyer y Roy Lunn. Desde el cuartel central en los EE.UU. los respaldaba una empresa que ostenta el tercer lugar entre las sociedades industriales del mundo, con 365.000 obreros y 4.600.000 automóviles vendidos por año. El objetivo a batir era simplemente una pequeña industria casi artesanal que emplea sólo 400 hombres pero que hizo que su nombre se inscribiera como ganador de casi cuatromil carreras y de dieciocho campeonatos mundiales de automovilismo.

Ese nombre de Ferrari se convirtió prácticamente en una obsesión para Ford, todo el poderío industrial-ecchómico del monstruo empresario norteamericano se lanzó a la conquista y finalmente la coronó en el lluvioso atardecer del circuito de La Sarthe.

HACIENDO UN POCO DE HISTORIA

Posiblemente ninguno de los constructores de automóviles de competición tenga una historia más digna de ser relatada que Enzo Ferrari. Toda ella está envuelta en un halo de romanticismo en correspondencia con un notable valor desde el punto de vista del desarrollo técnico. La musa ferrariana ha sido la más prolífica y ha hecho que sus proyectistas, entre los cuales figuraron nada menos que Colombo, Lampredi, Bellentani, Massimino y Chitti, dejaran una traza indeleble en la historia de la técnica automovilística, especialmente en el campo de los motores.

En 1940 circuló por las rutas de la Mille Miglia el primer automóvil que llevó el nombre Ferrari, fue la "815", una máquina sport que piloteada por el adolescente Alberto Ascari compitió con poco éxito en la carrera bresciana, desde entonces se sumaron cientos de modelos de monopostos, sport, prototipos y vehículs de serie que, con el correr de los años se convirtieron en el desideratum de los "conesseurs" y de los pilotos de carrera.

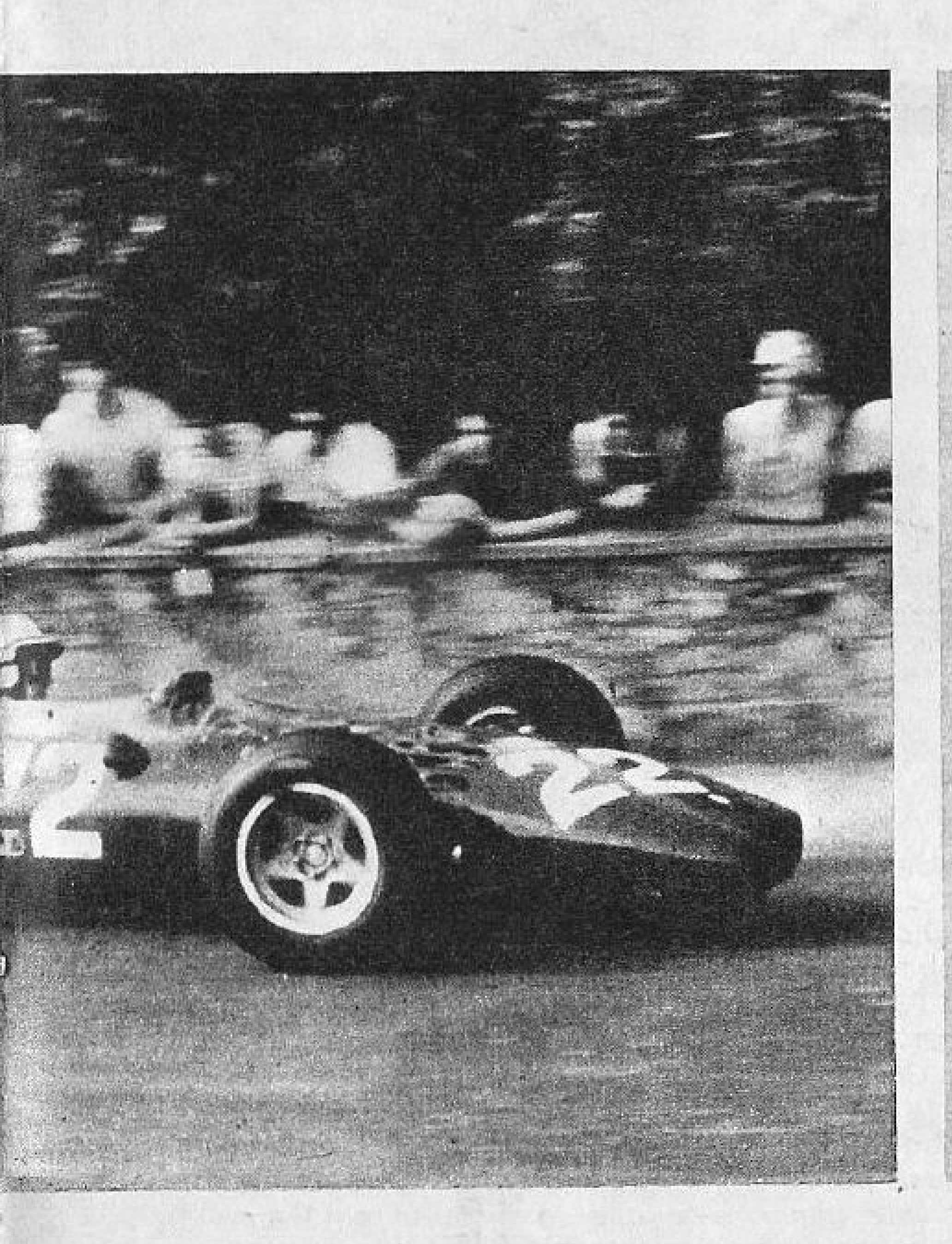
El prestigio que fueron ganando los coches de Maranello fue solidificándose de tal manera por los innumerables triunfos deportivos, que prácticamente Ferrari no necesitó desembolsar ni una lira de su italianísimo bolsillo en gastos de promoción. "Nosotros gastamos centenares de miles de dólares en publicidad mientras que Ferrari obtiene gratuitamente menciones en todos los diarios del mundo los días lunes después de las carreras..." dijo Henry Ford II al empezar su "operativo GT".

Pero la historia deportiva de la casa del "cavallino rampante" siempre tuvo su espada de Damocles pendiente sobre el tejado; el trabajo prácticamente artesanal, la falta de apoyo financiero y el orgullo del commendatore don Enzo tropezaron una vez con la teutónica organización de Mercedes Benz y sus nuevos marcos producto del milagro alemán, hubo también un aliento para Ferrari: durante el año 1954 una casa italiana que ostentaba gloriosísima tradición deportiva, la Lancia, retornó a las competencias con un coche de carrera denominado D 50 GP. que presentaba intersantísimas innovaciones.

A mediados de 1955 la firma torinesa se retiró del organismo deportivo y cedió a Ferrari todo lo que formaba parte de su "Reparto corse": autos, motores, repuestos, camiones de transporte etc. En Maranello este aporte fue desarrollado convenientemente a tal grado de conseguir la obtención del tercer campeonato mundial en 1956 con la ayuda de uno de los más grandes volantes de todos las épocas: Juan Manuel Fangio.

Hasta 1958 se extiende un período muy alentador para Ferrari, sus coches ganan carreras en todo el mundo, el mercado norteamericano se abre sin reservas para sus máquinas sport y gran turismo. Tener una Ferrari Superamérica vestía tanto como poseer un Rolls Royce y el disponer de una 250 Testa Rossa Sport constituía patente de play boy de 1ª categoría, pero desgraciadamente la patriada era muy grande, el mantener

LIATH ARRASO CON DAVID



El actual defensor de los colores italianos en la Fórmula 1 es la Ferrari de 12 cilindros (en V a 60°) de 3.000 cm³ la alimentación es por inyección directa Bosch o indirecta de baja presión Lucas. El motor eroga cómodos 350 HP y ya ha llevado a la victoria a Surtees —hoy desvinculado de Ferrari— en el G. P. de Bélgica, disputado en Spa.

El otro crédito de Ferrari para la presente estación es la Dino 206 S que aquí vemos corriendo en Le Mans (izquierda) al lado de su hermana mayor, la 330/P 3. Su motor es un 6 cilindros en "V" a 65° y su cilindrada se eleva a 1.986 cm³ y la potencia a 218 HP a 9.000 rpm. Tiene caja de velocidades de 5 marchas y retro, pesa 580 kg y su distancia entre ejes es de 228 cm.



en actividad un equipo de carrera tan complejo como importante, que representara y mantuviera tan enorme prestigio, produjo a partir de ese año 1958, dificultades económicas que hicieron presagiar un resquebramiento en la sólida estructura ferrariana.

Ya a partir de 1961 —año en que Phil Hill ganara para la firma del "cavallino" el penúltimo de sus campeonatos mundiales— se previó la necesidad de una restructuración en la empresa para poder afrontar la crisis económica que se venía produciendo. A fines de 1962, ya constituida la SEFAC como primer paso para ese logro, el propio commendatore Enzo Ferrari en una conferencia de prensa llevada a cabo con motivo de la presentación de su libro "Le mie gioie terribili" (Mis terribles alegrías) hizo declaraciones muy dramáticas.

Por primera vez en el período postbélico puso sobre el tapete el problema del redimensionamiento de su empresa como solución para la subsistencia de su sección carreras, dado que la situación económica la hacía imposible continuar con su política de intervenir a pleno en las competencias por los diferentes campeonatos. Según datos por él mismo suministrados en el período comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre del año 1962 la Scudería Ferrari gastó cerca de 397 millones de liras con una contrapartida activa de menos de 100 millones.

En tal situación la SEFAC Ferrari decidió construir solamente máquinas para la Fórmula 1 y prototipos, no alistando un equipo de pilotos sino solamente dos "collaudatorss" Surtees y Mairesse, recriminando amargamente el "permanente desinterés de una parte de la industria italiana accesoria para las carreras, que repercute en la actividad y en la economía de la SEFAC". Giovanni Canestrini, decano de los periodistas del automovilismo italiano, comprendió la gravedad de la situación de Ferrari, que reflejaba ni más ni menos que la crisis de toda la actividad italiana, expresando que tal situación constituía una campanada de alarma que no había que dejar de oír.

En este ambiente tenso, con la economía en franca decadencia Ferrari siguió trabajando y creando nuevas obras de arte para el automovilismo: la famosa 250 LM, la 275/P2 siguieron cosechando triunfos para la marca, pero ya el monstruo había comenzado a crecer, ya Ford había puesto sus ojos en la importancia de la minúscula fábrica de Maranello.

Sobrevino el intento de "asociación de Ford": el 10 de abril de 1963 una comisión de expertos de Ford visitó y examinó el establecimiento, a esa visita le sucedió otra, y otra y otra, se acumularon los papeles de informes técnicos y legales, la invación de Dearborn había comenzado...

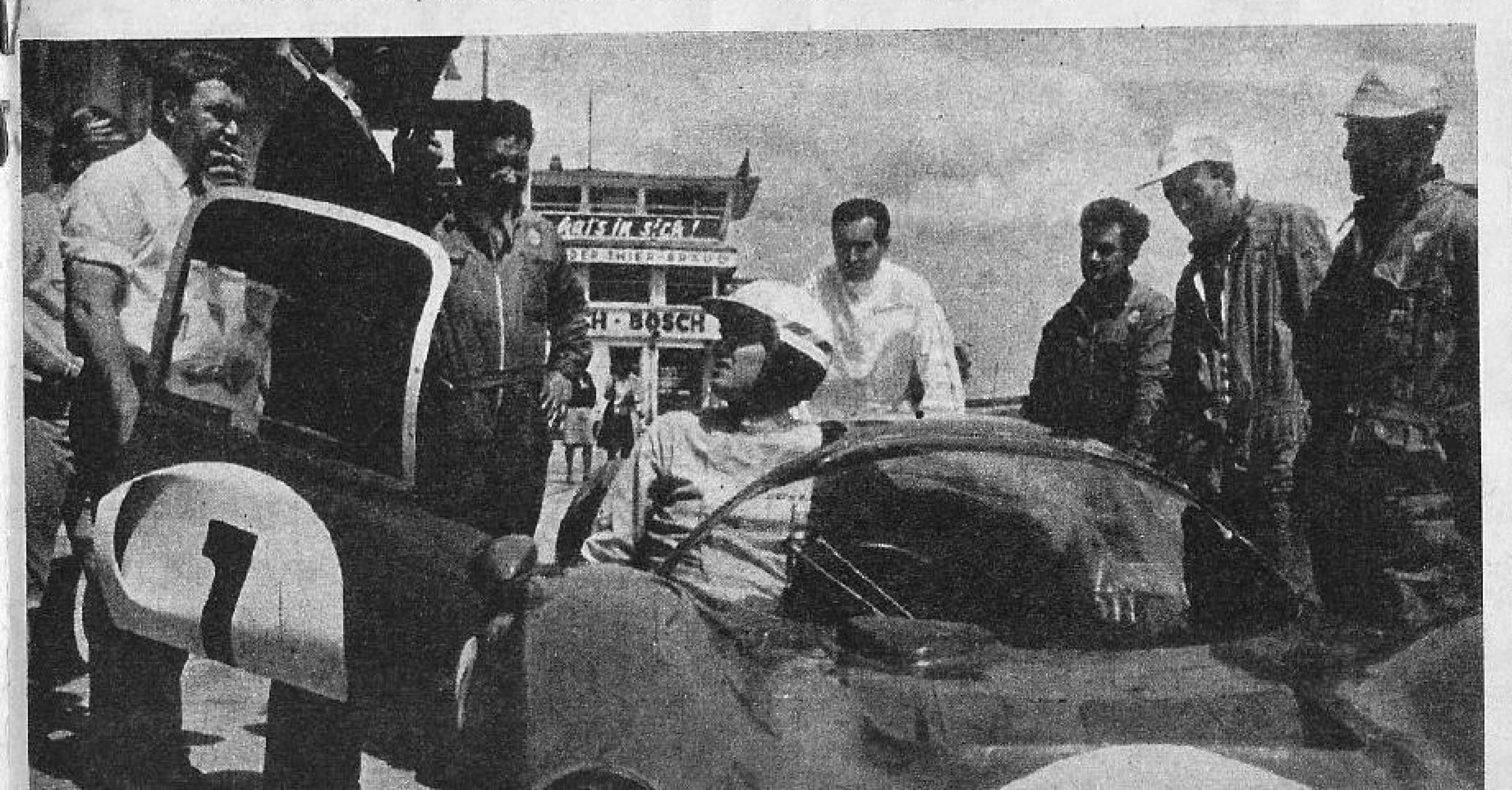
La propuesta de Ford era muy prepotente, subordinaba de manera excesiva a Ferrari; su temperamento latino, el orgullo de ser el defensor de uno de las técnicas más depuradas y geniales, de ser el creador de las máquinas sport más codiciadas del mundo, no lo permitieron. El trato quedó roto.

Pero la suerte estaba echada. Ford comenzó el proyecto "batir a Ferrari". El commendatore con una triste sonrisa afirmó en una conferencia de prensa que el día que los norteamericanos alcanzaran a ganarle, lo continuarían haciendo. Comprendía perfectamente que ese día habrían resuelto los problemas técnicos conexos a las competencias automovilísticas, problemas que en virtud de las enormes posibilidades económicas y tecnológicas de los norteamericanos no les ofrecerían las dificultades que en Maranello tenían que resolver a fuerza de ingenio y sudor.

1966 amaneció como la temporada más trascendental para Ferrari, la nueva fórmula 1 entraba en vigencia con sus incógnitas y sus infinitos problemas, por otra parte ya la invasión había llegado a sus propias playas, el día "D" de Ford había comenzado en Daytona en 1965, las carreras de autos de la temporada esta vez serían más importantes porque la vida misma de la pequeña empresa italiana depende fundamentalmente de ellas, la reducida clientela de Ferrari sólo compra coches que ganan carreras.

Sus cerebros técnicos Forghieri, Russi, Rocchi y Salvarani aprontaron para la batalla la F. 1 de 12 cilindros en V a 60° alimentada por inyección indirecta Lucas a baja presión, y encendido doble, la estructura del coche es de tipo mixto (bastidor tubular integrado con elementos de chapa acajonada. Este tipo constructivo ha dado resultados realmente extraordinarios desde el punto de vista de su resistencia estructural. La máquina tuvo una victoria sensacional en Bélgica con Surtees al volante.

Para la batalla con Ford alistaron la 330/P 3 de 3967 cm³ de cilindrada y motor posterior y la Dino 206 S de 1986 cm³ también de motor trasero, pero pese a la brillantez de esos medios mecánicos, los problemas de Ferrari se agravaron días antes de la esperada carrera de Le Mans. Su piloto Nº 1 John Surtees se negó



La Ferrari 330/P 3 que aquí vemos en los boxes de Nurburgring con Mike Parkes (conversando con el ingeniero Forghieri) tiene 3.967 cm³ de cilindrada y 420 HP a 8.000 rpm. La alimentación es por inyección indirecta Lucas, su relación de compresión es de 11,4:1 y tiene caja de 5 marchas más retro. Pesa 720 kilogramos y tiene 240 cm de distancia entre ejes. La altura máxima es de sólo 95 cm.

FERRARI

a correr porque Dragoni, el "capo squadra de Ferrari, incluyó a Scarfiotti como 3er. piloto del coche que el ex-campeón del mundo debía correr con Mike Parkes, en previsión de que no pudiera estar en condiciones óptimas para afrontar una carrera tan agotadora. Posteriormente Surtees y la marcad el "cavallino" rescindieron el contrato.

El equipo de Ferrari que inició el tan esperado duelo en el circuito de La Sarthe tuvo solamente dos máquinas para afrontar a los invasores que alinearon 14 coches con los colores de Ford. La lucha tan desigual tuvo el final previsto, Henry Ford II pudo presenciar orgullosamente cómo después de seis años consecutivos el nombre de Ferrari era reemplazado por su propio apellido en la lista de triunfadores en la prueba más importante del mundo. La lluvia que caía en esos momentos parecía asociarse a la tristeza de los que sospechamos en la derrota de Ferrari, no sólo y simplemente la derrota de una marca, sino un cambio de status en el genio de un hombre y el trabajo artesanal, sea reemplazado por frías computadoras electrónicas compradas con infinitas cantidades de dinero.

GUILLERMO MARTIRE

CAMPEONATO MUNDIALES PARA FERRARI

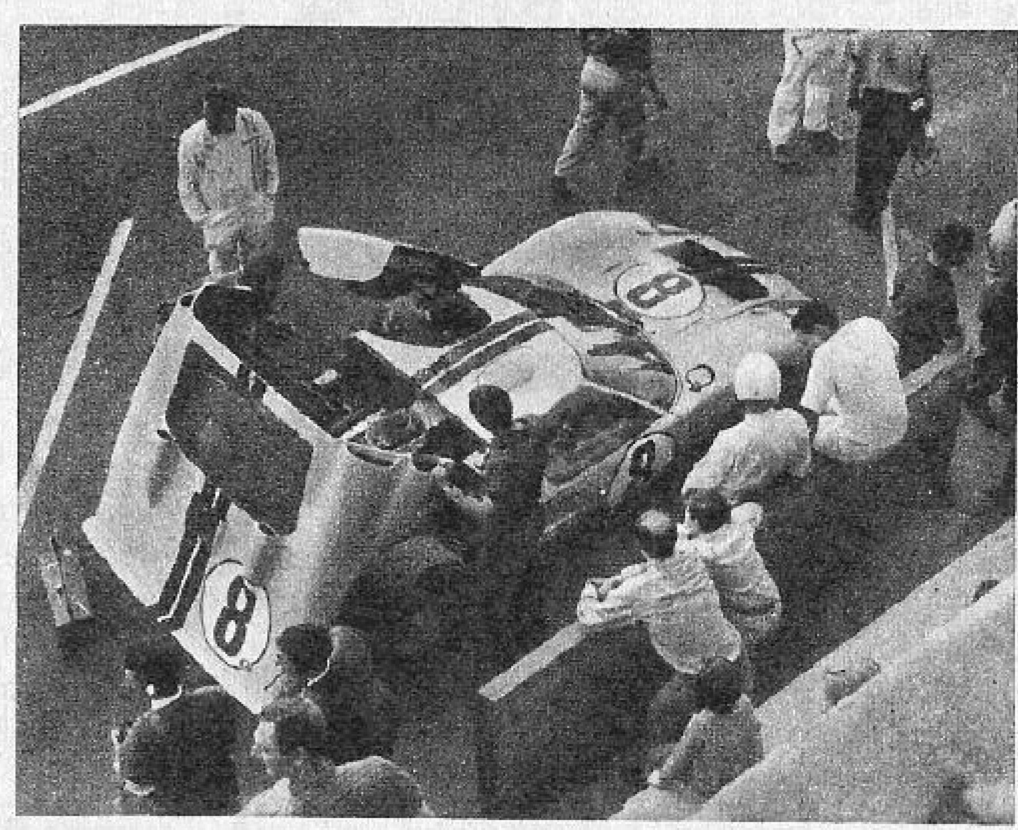
Campeonato Mundial de Conductores: 1952 (Alberto Ascari), 1953 Alberto Ascari), 1956 (Juan Manuel Fangio), 1958 (Mike Hawthorn), 1961 (Phil Hill), 1964 (John Surtees).
Copa de Constructores: 1961 y 1964.
Campeonato Mundial de Marcas (1): 1953-54-56-57-58-60-61.
Campeonato Internacional de Marcas (2): Grupo III: 1962-63-64.
Trofeo Internacional de Prototipos (3): 1962 (Grupo único), 1963 (Grupo I hasta 3000 cm³), 1963 (Grupo II sin límite de cilindrada), 1965 (Grupo II sin límite de cilindrada).
Campeonato Europeo de la Montaña: 1962 (Ludovico Scarfiotti con Ferrari 2000 Sport) y 1965 (Ludovico Scarfiotti con Dino 206).

NOVENTA Y DOS TRIUNFOS EN FORMULA UNO

Ascari, Alberto	18
Surtees, John	8
González, José Froilán	7
Collis, Peter	6
Villoresi, Luigi	6
Parnell, Reg	5
Farina, Giuseppe	4
Hawthorn, Mike	4
Trintignat, Maurice	4
Fangio, Juan Manuel	3½
Baghetti, Gian Carlo	3
Hill, Phil	3
Whitehead, Peter	3
Musso, Luigi	2½
Bandini, Lorenzo	2
Mairesse, Willie	2
Taruffi, Piero	2
Von Trips, Wolfang	2
Behra, Jean	1
Cortese, Franco	1
Nuvolari, Tazio	1
Rosier, Louis	1
Soomer, Raymond	1



El poderoso Henry baja la tricolor francesa y comienza la danza, a las cuatro de la tarde del sábado 18 de junio. El piloto que corre en primer término en Daan Gurney, que antes de abandonar establecería el record de vuelta a una velocidad de 231,7 km/h. No se distingue bien en la foto, pero el primer corredor en llegar a su coche y partir es Graham Hill con su Ford Nº 7.



Fueron ocho los Ford GT "Mark II" que intervinieron en la prueba de Le Mans, respondiendo a tres escuderías diferentes, a saber: tres de ellos fueron inscriptos por la Shelby American Inc., de Los Angeles; otros tres por la Holman & Moody, de Carolina del Sur, y los dos restantes respondían a la Alan Mann Racing Ltd., de Byfleet, Surrey, Gran Bretaña; a esta última pertenecía el coche de sir John Withmore (que ilustra la fotografía). La pareja ganadora corrió un coche de la Shelby.

El coche ganador, al comando de Mac Laren-Amon, marcha a gran velocidad desde el comienzo. Para la gente de Ford no fue suficiente ganar, sino que lo hicieron en tiempo record y colocando tres de sus máquinas a la cabeza de la clasificación.





Para Henry Ford II (en la foto con sus hijos) no había ninguna duda sobre el resultado de la carrera de Le Mans: sus coches iban afilados como para ganar de punta a punta. Por eso se dio el lujo de asistir a la prueba y ser el encargado de bajar la bandera de largada.

ESPECIFICACION DEL FORD G.T. "MARK II"

DATOS GENERALES	
Distancia entre ejes	2.413 mm
Trocha delantera	1.447,8 mm
Trocha trasera	1.422,4 mm
Longitud total	4.140,2 mm
Ancho total	1.778 mm
Alto total	1.028,7 mm
Altura del suelo mínima	100,1 mm
Peso básico (sin combustible)	1.066 kg
CARROCERIA	
Construcción semi-monocasco de acero de 0,607 - 1.244 mm. Paneles delanteros y traseros articulados y puertas de lana de vidrio y resina sintética.	
MOTOR	
Tipo	V-8 en 90 grados, tapa de aleación
Diámetro	107,7 mm
Carrera	96,01 mm
Cilindrada	6.997,0 cc
Potencia máxima al freno	475 HP
Carburador	1 "Holley" 4V 780 de 4 gargantas
TRANSMISION	
Caja-puente	Ford; manual de 4 velocidades
Ejes cardánicos	Dana
FRENOS	
Freno delantero	
Diámetro de disco	293,7 mm
Mordaza	Girling "BR"
Freno trasero	
Diámetro de disco	293,7 mm
Mordaza	Girling "BR"
NEUMATICOS - MEDIDAS	
Delanteros	6.00 x 15
Traseros	9.00 x 15
CAPACIDAD DEL TANQUE	190,9 litros

por GUILLERMO MARTIRE

9) LA SUSPENSION

Dos amortiguadores especiales para TM (para Fiat 1500 y Falcon), están fabricados con piezas de serie standard pero combinadas de diferente manera (válvulas de un modelo "heavy duty" grande en cuerpo standard y líquido de características especiales).



Los automóviles modernos se proyectan teniendo en cuenta que el vehículo es un conjunto funcional en el cual todos sus elementos están interconectadas estrictamente. Esta relación de dependencia que existe entre ellos hace que, por ejemplo la potencia del motor, la velocidad del vehículo, su peso y dimensiones, determinen bastante rigurosamente las características de la suspensión.

El estudio de este sistema es un hecho relativamente reciente, por lo menos en épocas anteriores siempre se dejó de lado o se le restó importancia frente a la ardua empresa de ganar HP para la fuerza propulsora, claro está que ha habido excepciones como ser la fábrica Lancia (que desde hace mucho tiempo ha aplicado soluciones brillantes al problema de la suspensión en sus vehículos sport y de turismo). Sin embargo hay un verdadero punto de partida que ha hecho revelar la enorme importancia que tienen las suspensiones en la obtención de performances dentro del vasto campo automovilístico: la era inaugurada por John Cooper cuando su máquina —conducida por Stirling Moss— ganó el G.P. de la República Argentina en 1958 determinando la derrota de las potencias motrices vía mejor tenida al camino.

Su enseñanza fue inmediatamente recogida por Colin Chapman quien llevó a la exquisitez este concepto con los resultados que todos conocemos.

Los coches de turismo normales, producidos en grandes series y destinados a satisfacer las exigencias de la gran mayoría de los usuarios tienen características de manejo y de "tenida" que difieren bastante de las características deportivas. Cuando la potencia de sus motores ha sido incrementada para fines competitivos, esta diferencia se agudiza y hasta hace necesaria la adaptación de su sistema de suspensión para usufructuar convenientemente la modificación del motor, haciendo la marcha más segura o por lo menos no tan comprometida.

SUSPENSION MODIFICADA

Una de las primeras modificaciones a realizar en la suspensión de un coche de turismo para mejorar sus condiciones de "tenida" es bajar el centro de gravedad —siempre que las características del suelo por el que va a transitar en carrera lo permitan (despeje mínimo)—. Este trabajo está también limitado por las características físicas o de ubicación de elementos tales como las ruedas, los guardabarros, los amortiguadores, los elásticos y articulaciones de los brazos de la suspensión.

Expliquemos mejor esto: por ejemplo el "bajar" el coche no tiene que causar una compresión muy grande de los amortiguadores de manera de producir el "fondeo" de los mismos. Se puede recurrir a amortiguadores más cortos que obvien este problema, pero siempre teniendo en cuenta de que en "extensión" (rebote) no se produzca el eecto contrario.

Los elásticos —ya sean ballestas o resortes helicoidales— también se deben modificar para permitir el descenso del centro de gravedad. En el caso de los resortes, siempre se debe recurrir al uso de otros más cortos, en cambio en el caso de las ballestas se pueden utilizar las mismas a las que previamente se les modifique la curvatura, es decir se las puede "aplanar" o hasta darles curvatura negativa (muy ligera por cierto). Un método muy efectivo para ganar algunos centímetros de altura es el de hacer doblar hacia abajo los "ojos" de las ballestas de manera tal que el centro de sus "ejes" quede prácticamente alineado con el plano superior de la hoja maestra.

Ahora bien, todo no es cuestión de "bajar", la operación debe tener límites, como hemos visto en el caso de los amortiguadores, que también pueden ser el espacio mínimo disponible bajo los guardabarros, ya que muchas veces una "bajada" muy rabiosa (tipo Autódromo) hace que cuando el coche rola en una curva cerrada, las gomas de las ruedas exteriores toquen en el guardabarros con el consabido peligro. Otro problema más interesante es el que se puede producir en la geometría de las suspensiones cuando se baja excesivamente el centro de gravedad del coche. Para explicar mejor esto conviene hacer una pequeña reflexión sobre el concepto de estabilidad de ruta.

Supongamos un coche (ver figura) con su centro de gravedad CG, si por efecto de una curva aparece una fuerza lateral (centrífuga) aplicada en ese centro de gravedad toda la masa del coche suspendida elásticamente oscilará alrededor de un eje de giro "O" llamado eje de rolido. Desde ya que la oscilación es proporcional a la fuerza centrífuga y a la distancia que media entre CG y ese eje de rolido (el producto de la fuerza centrífuga por la distancia que media entre el eje de rolido y el CG

→



En estos dos coches de Turismo (Fiat de Arana y Auto Unión de Formisano) se nota el escasísimo rolido que tienen pese a estar doblando una curva tipo horquilla, esto es debido al endurecimiento de sus suspensiones.

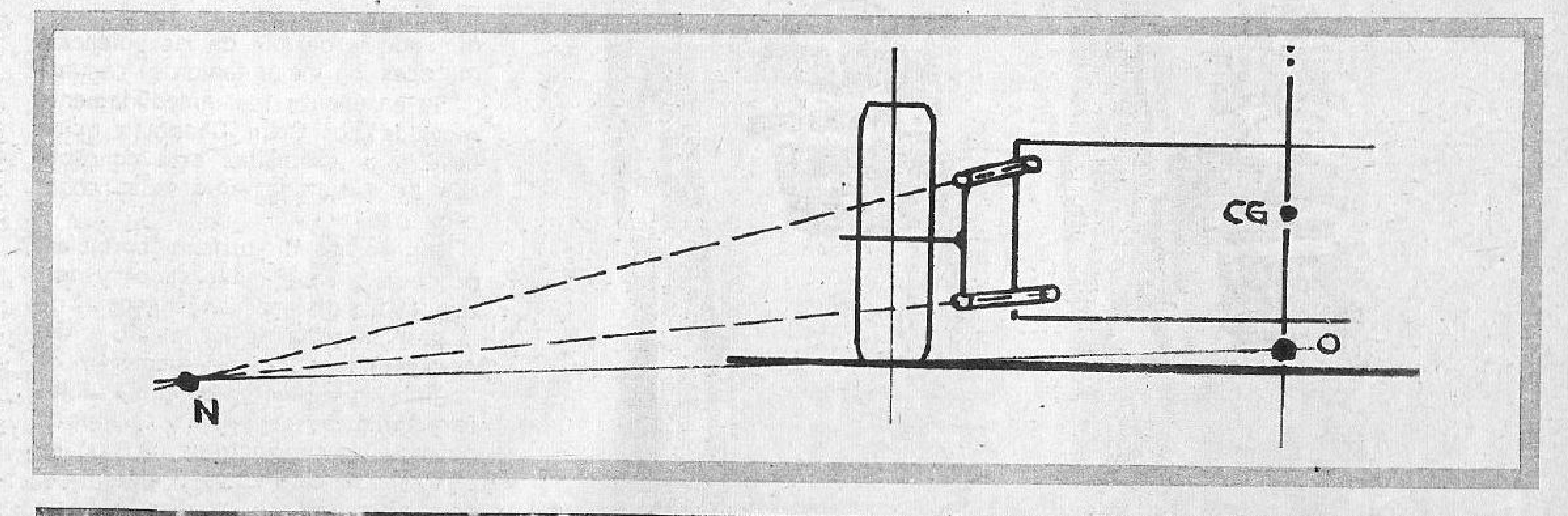
El vehículo tomando una curva: la fuerza centrífuga lo ha hecho rolar alrededor de su eje de rolido.

es el momento volcante). Lo más conveniente es que ese momento volcante sea lo menor posible, para disminuir el efecto nocivo de la inclinación de la masa (que puede determinar el vuelco del vehículo), pero tampoco debe ser tan pequeño o nulo que haga insensibilizar al conductor respecto a la magnitud del viraje que está encarando. Cuando esto ocurre (momento cero, rolido cero) el coche dobla sin inclinarse hasta que superado cierto valor vuelca sorpresivamente.

Ahora bien, el eje de rolido está determinado por los centros de rolido delantero y trasero, y estos a su vez están determinados por las inclinaciones de los brazos de suspensión en consecuencia variando las inclinaciones de estos brazos por el "bajado" de su correspondiente suspensión se puede modificar —a veces nocivamente— la altura del centro de rolido relativo y consecuentemente la posición del eje de rolido. Supongamos el caso más general, el de una suspensión delantera a trapecio deformable, los brazos de este sistema tienen de fábrica una inclinación que determina un centro de rolido "O" (ver figura) si se baja la suspensión mucho, la inclinación de estos brazos hace que el centro de rolido modifique su posición relativa verificándose casi siempre una inversión respecto de su CG, lo que hace producir un efecto muy importante en la "tenida" del coche ya sea en trazadas rectilíneos o curvos. Esta excesiva inclinación de los brazos de suspensión hacia arriba hacen que el coche tienda ostensiblemente al sobreviraje (oversteer) en las curvas muy veloces, mientras que esta característica disminuye en las curvas más lentas. Esta condición puede ser interesante en circuitos con trazado muy intrincado (tipo autódromo lento).

La excesiva inclinación de los brazos de la suspensión trasera provocará al contrario un marcado efecto subvirante (understeer) si es a paralelogramo —caso muy raro—. Si la suspensión trasera es a semiejes

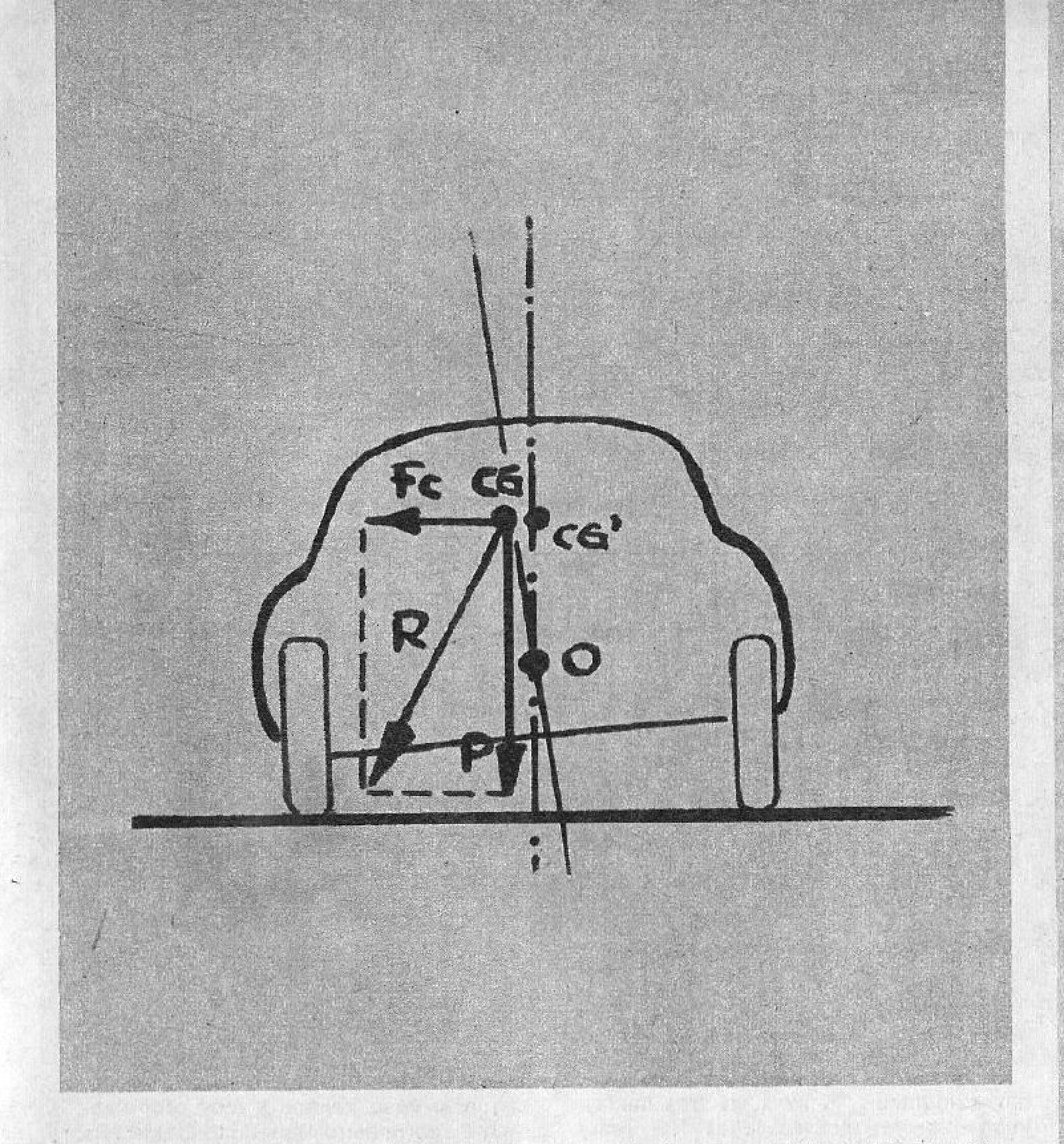
Aquí se "bajó" la suspensión, el ángulo de inclinación que tomaron los brazos, ha hecho que el centro de rolido pasara arriba del centro de gravedad.



Geometría de la suspensión auto sin modificaciones. El centro de rolido está por debajo del centro de gravedad.



Este Renault 1093 (Equipo IKA - Gastón Perkins), ha sido bajado el centro de gravedad, bajando la suspensión, se nota claramente cómo ha aumentado el camber negativo de las ruedas traseras.



—caso más común— la bajada de la suspensión provoca además un camber negativo (ruedas "despatarradas") que hacen más acentuar el efecto subvirante.

Se comprenderá que para cada trazado y para cada sensibilidad del piloto habrá que jugar con estas alturas combinándolas con las presiones de inflado de las gomas. A tal efecto es conveniente tener presente que a mayor presión de inflado de las gomas menor ángulo de deriva de las mismas y viceversa, en consecuencia si el coche tiene mucho efecto sobrevirante (tiende a irse de cola) se puede disminuir algo la tendencia desinflando algo las ruedas delanteras, ya que la disminución de presión hará aumentar sus ángulos de deriva compensando el "oversteering".

La presión del inflado debe ser tenida en cuenta observando las características del pavimento del circuito o ruta y además deben respetarse los límites establecidos por la marca y tipo del neumático.

El rolido del automóvil puede ser disminuido endureciendo los elásticos y correspondientemente los amortiguadores, pero esta operación debe ser realizada teniendo en cuenta que el endurecimiento no sea tan grande como para que las ruedas no puedan, en su trabajo de suspensión, seguir el perfil del camino. En caso de las ruedas delanteras una frecuencia excesiva en los elásticos (muy duros) hará que las mismas manifiestan pérdidas instantáneas de adherencia que harán consecuentemente determinar pérdidas istantáneas de estabilidad longitudinal o lateral (el piloto es obligado a continuas correcciones).

En caso de las ruedas posteriores, estas pérdidas instantáneas de adherencia provocan patinamientos que a su vez hacen perder potencia y estabilidad (en el número anterior analizamos brevemente el problema cuando nos referimos a los diferenciales autoblocantes).

Si se quiere aumentar la "dureza" de los espirales paralelamente con el descenso del centro de gravedad del coche bastará que se acorte el resorte, restándole una o más espiras, pero puede suceder que esto determine una rigidez excesiva del elemento elástico, entonces habrá que recurrir a otro resorte con características más "blandas" (espiras de diámetro menor o con flexibilidad inicial mayor).

LOS AMORTIGUADORES

El aumento de rigidez de los elementos elásticos —mayor frecuencia de vibración— deberá ser correlativamente acompañado por un reemplazo de los amortiguadores, para que éstos puedan cumplir con su misión efectivamente. Es muy importante tener presente que el aumento de la carga de los amortiguadores debe producir una disminución del rolido y del cabeceo del coche en las frenadas y aceleraciones, pero tal efecto se producirá exclusivamente en instante inicial del fenómeno —contrariamente a lo que produce el endurecimiento de los elásticos y disminución de la altura del centro de gravedad— es decir le dan a la masa del coche una mayor inercia en el sentido de esos movimientos.

La variación de la carga de los amortiguadores debe ser tenida en cuenta en su fase de extensión, mientras que en su trabajo de compresión deben permanecer prácticamente sin cambios. Para la determinación de la carga de los amortiguadores se debe proceder experimentalmente mediante pruebas en el camino, eligiendo un recorrido medianamente ondulado de manera tal que la suspensión trabaje dentro de sus máximas amplitudes, observándose el comportamiento del vehículo.

En la actualidad los amortiguadores universalmente adoptados son los hidráulicos telescópicos por su propiedad de tener carreras mayores (y consecuentemente más espacio para irradiar energía transformada) y a paridad de acción frenante menor presión de trabajo.

ALGUNAS VERDADES

El meneado tema del equipo argentino que corre actualmente en Europa, trae esta vez para los lectores de CORSA la opinión de un hombre que durante varias temporadas defendió nuestros colores en el viejo continente: Roberto Míeres.

Nariz afilada: determinación. Dedos finos: astucia. Solapas perfumadas: exquisitez. Gestos pequeños: autoanálisis. Roberto Mieres empieza en las sonoras cavernas de su voz grave y desde allí se hace inconfundible, prolongándose en la esgrima educada del cigarrillo encendido y en la pupila de diafragma grande y en la frente ancha y en el poco cabello.

Mieres viajó un día a Europa, con el dinero justo y sin pasaje de vuelta. Bohemio, consiguió un desvencijado Maserati y clavó en Zandvoort el record del circuito que duró varios años. Los periodistas europeos escribieron muchas veces que Mieres tenía "esa cualidad indefinida y esa habilidad tan especial" que había llevado Fangio desde la Argentina, pero que "no la utilizaría para llegar a ser Campeón Mundial, porque seguramente se fijó otro horizonte que el de corredor".

Mieres ya cambió la estrecha butaca de los monopostos europeos por los cómodos sillones de la sala de directorio. Incluso desvió parte de sus afectos hacia el yachting, como queriéndole dar razón a la prensa europea, pero apenas se aleja un tiempo de los automóviles de carrera vuelve a sentir con urgencia la necesidad de oler nafta o de hacer ruido.

Como imparcial conocedor del ambiente europeo, entre un café con galletitas y un rubio con filtro opinó del equipo argentino (de automovilismo, claro) que está recorriendo los circuitos del Viejo Mundo:

1) VIAJE DE ESTUDIOS O CARRERAS DE POSTA

"Llevar a Europa a un corredor por solo dos meses, traerlo de vuelta, mandar otro por unas cuantas semanas y repetir nuevamente el ciclo, no es útil de ninguna manera. Si los muchachos tienen que atender aquí sus negocios y no pueden quedarse allá más tiempo es una lástima. Pero a Europa tienen que ir quienes quieran dedicarse con exclusividad al automovilismo, y por lo tanto los que estén decididos a quedarse un año, dos, o el tiempo que sea necesario. Además, mandar a los seis pilotos argentinos que corrieron en la Temporada es en cierto modo renunciar a la responsabilidad de elegir uno o dos: personalmente me hubiera decidido por Andrea Vianini y Nasif Estéfano, aunque es probable que Nasif tenga más libertad que Andrea para dedicarse."

2) EUROPA Y LA EDAD

"Tengamos en cuenta que todos los chicos europeos que se dedican al automovilismo de fórmula empiezan en F3 alrededor de los 20 años. Allí adquieren la condición fundamental para funcionar en ese tipo de carreras que es precisamente lo que ustedes bautizaron en PARABRISAS como *ritmo* durante la última Temporada. Esto es, una unión científica del training, el estudio, la capacidad de pegarse a un piloto veloz durante muchas vueltas repitiendo el mismo tiempo y el entendimiento de que un monoposto se maneja de modo muy diferente a cualquier otro automóvil."

"Por lo tanto no podemos llevar a primero inferior, a muchachos que orillan los 30 años, si bien acepto que la experiencia y la madurez sirven. Quizá alguna vez yo me decida a formar un equipo, y si entiendo que teóricamente tendría que iniciar gente de 18 o 19 años, es muy probable que aún así los mezcle con algún experto. Claro que nunca haría como en este caso, que se llevaron hombres demasiado grandes para empezar a aprender."

3) ¡DIRECTORES..!

"Si es importante tener buenos autos y buenos pilotos, no lo es menos disponer de un buen director de equipo, pero un director de equipo en serio, no un buen muchacho para salir a tomar copas juntos. Para mí, en la Argentina hay dos hombres ideales que podrían cumplir mejor que nadie esa función: Fangio o Froilán González. Fangio por su conocimiento del medio, su maravillosa intuición y su habilidad indiscutida para manejar a la gente. Froilán por su madurez, su conocimiento técnico y su seriedad. Pero como ellos están en otra cosa y decididamente no se van a hacer cargo de una empresa así, pienso que no solo tenemos que preocuparnos por formar pilotos sino también directores de equipo entre nuestra juventud."



POLEMICA

MEDICI ACLARA

"Notifico a Ud. que de acuerdo al informe de la Comisión Técnica de la A. T. A. S., se procede a la desclasificación de su automóvil Nº 309, del puesto obtenido en la Tercera Vuelta del Noroeste".

Este texto, fechado en Tucumán el 25 de mayo, dirigido a Antonio Médici y firmado por Felipe Sastre, consejero de la CDA, privaba del tercer puesto al Chevrolet del conductor tucumano. Ahora es Médici quien se dirige a CORSA interesado en aclarar las alternativas que motivaron su desclasificación y que entiende "me afectan como deportista leal y cabal". Para ello adjunta copias fotográficas de cartas y telegramas enviados por al CDA, así como copia de la carta en la que protesta la decisión de la CDA, en los siguientes términos:

"Cuando decidí mi participación en la Tercera Vuelta del Noroeste la firma Betoana SRL me obsequió un equipo de escape "Marlit", para que lo colocara en mi automóvil debiendo, como contraprestación, llevar la inscripción publicitaria. En la duda de si podía colocar o no dicho implemento, decidí consultar a la Comisión de Carreras del ACA, solicitando información al respecto."

"Con fecha 13 de mayo ppdo. recibí el telegrama Nº 5778, Urgente, con el siguiente texto: USO NAFTA ESPECIAL Y ESCAPE AUTORIZADOS - COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA."

"Con dicha aclaración mi preparador decidió de inmeditato colocar el escape citado."

"Con lo expuesto se puede advertir prima facie que mi proceder en la preparación del coche fue absolutamente de buena fe ya que:

a) Consulté al organismo competente antes de colocar el equipo de escape, pues el Anexo J no aclara suficientemente sobre el particular;

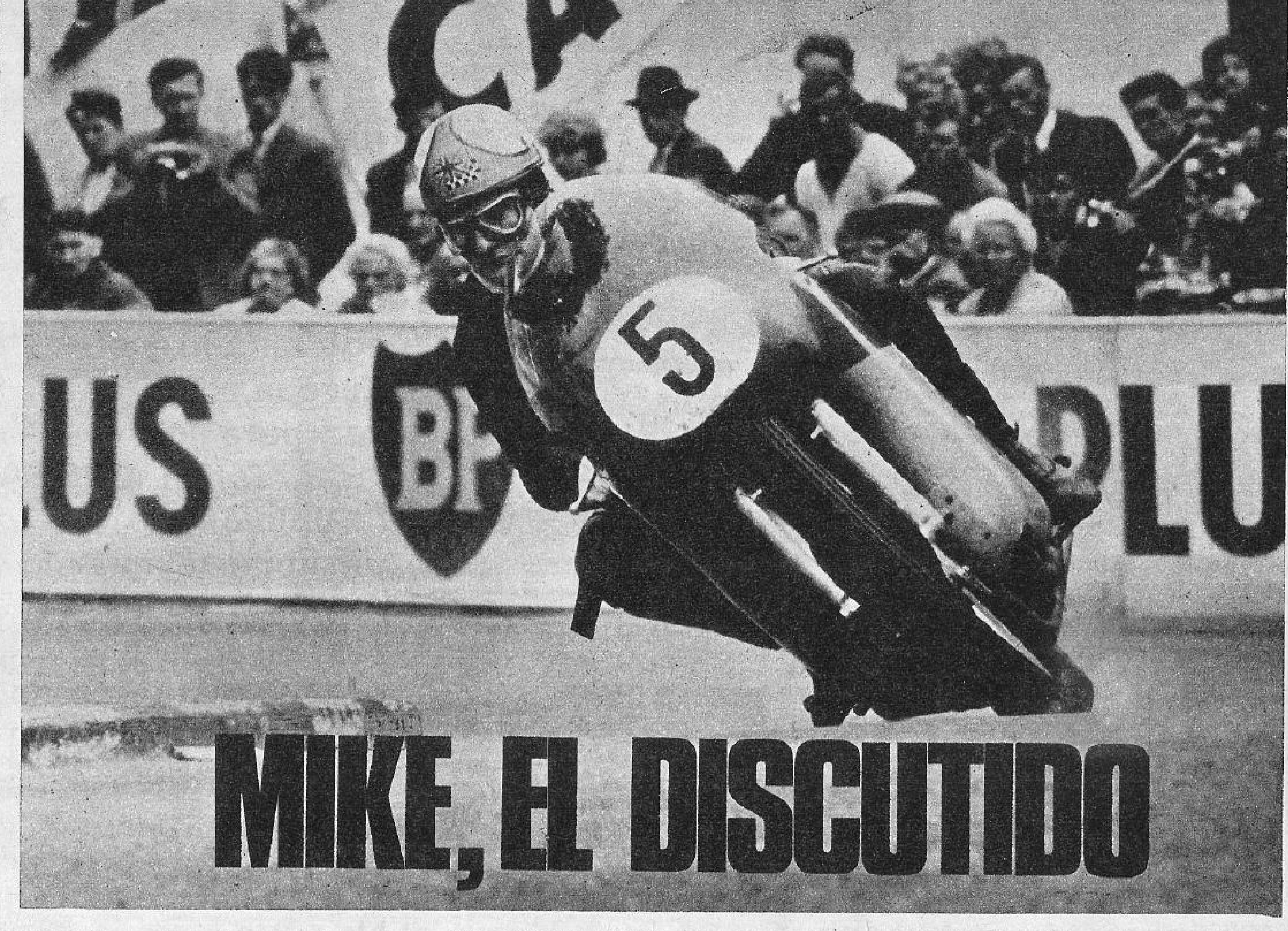
b) El mencionado equipo fue observado por todos los que quisieron verlo, incluida la revisación técnica en la largada.

c) Mi auto llevaba esta leyenda publicitaria: ESTE COCHE USA EQUIPO de ESCAPE "MARLIT" BETOANA SRL."

"Como he actuado en todas las lides deportivas, lo he hecho también en esta emergencia. El texto del telegrama es mi defensa. Si hubo un error de redacción, habrá un responsable del mismo. El texto es clarísimo y corresponde a la consulta previa por mí formulada."

La carta de Antonio R. Médici reaviva el problema al que ya se refiriera CORSA en relación al automóvil de Cavalén, también desclasificado en aquella carrera. Queda a la CDA juzgar al legitimidad de las razones de Médici, pero de los problemas originados y de la lectura del informe técnico, se desprende una alarmante falta de idoneidad de la comisión técnica de la A. T. A. S. en quienes delegó sus funciones la idónea comisión técnica de la CDA.





MIKE, EL DISCUTIDO

Hablando de motociclismo, hay hombres que no conviene dejar de lado, sobre todo si se trata del campeonísimo Mike Hailwood, aunque haya que hablar mal

Cada vez que se habla de Mike Hailwood, es casi inevitable que se deslice en la conversación una pregunta ácida: "¿Los Campeonatos Mundiales los gana él o los cuatro cilindros de su MV-Augusta?".

Las revistas europeas de motociclismo muchas veces reflejan esa duda en sus titulares, imprimiendo con letra más negra y más gorda la marca de la moto que el nombre del que la maneja. Los aficionados argentinos que presenciaron nuestro Grand Prix puntable para el Campeonato Mundial en 1963, aún siguen discutiendo la calidad de este inglés que pronto celebrará sus 26 años, a un metro y ochenta centímetros del piso.

Lo mismo que se dice de Hailwood se decía de Geoffrey Duke cuando se había hecho prácticamente imbatible sobre la Gilera 4, y por supuesto John Surtees no escapó al afilado dedo acusador de los exquisitos mientras dominaba los circuitos del mundo con eficiencia cronométrica montando como Mike, la MV de 4 cilindros.

Los espectadores ingleses son prácticamente los únicos que no tienen dudas sobre los quilates de Hailwood y de Duke, porque tanto a uno como a otro los siguen desde sus comienzos sobre viejas Norton que más que roncar bufaban y vieron sábado tras sábado como sobresalían de sus competidores hasta que les llegó el contrato de las grandes fábricas. Con Surtees el problema es diferente, ya que su exitoso paso al automovilismo y su posterior conquista del Campeonato Mundial de Conductores disuelven cualquier tipo de interrogante, más aún porque lo ganó con Ferrari y eso lo congració definitivamente con las tribunas latinas.

Frente a los argentinos, que somos tan exigentes, "Hail" tuvo tres malas imágenes: en primer lugar fue realmente una desgracia que junto con él llegara al país Tarquinio Provini. Provini, con sus dos pies sobre el piso es un tipo sanguíneo, alegre, comunicativo y bien educado. Sobre la motocicleta de carrera, directamente es un poeta. En las trasnoches de taller o de golfito, aún recordamos como Tarquinio nos ponía la piel de gallina en cualquier curva con su armonía sinfónica para unir sus músculos con la estructura de su Morini monocilíndrica. Mike Hailwood en cambio, fue incapaz de contestar más de una pregunta, jugó de vedette, gesticuló con desprecio frente a la tribuna que lo aplaudía y en carrera pareció frío y mecanizado, más frío todavía porque les ganó a las desinfladas 500 cm³. de nuestros entusiastas muchachos.

Después, luego que se publicitara a la fortuna de Hailwood padre como la 'cuarta de Inglaterra", el joven Mike armó un escandalete de ciertas proporciones porque según él le habían robado en los boxes del Autódromo un reloj y un puñado de libras esterlinas. Pocos días después apareció con el reloj dichoso en su muñeca, refunfuñando que "todo había sido un error" y ni siquiera se disculpó ante los atribulados dirigentes de la Federación Argentina de Motociclismo.

La tercer "mala imagen" de Hailwood en la Argentina consistió en algunas declaraciones donde subestimaba más o menos abiertamente al país que lo había recibido con cariño. Esto, aquí, es malo. Y lógicamente todas esas particularidades tan suyas derivaron en dudas agresivas sobre su calidad de motociclista.

Estas dudas, como vimos, son casi exclusivamente latinas a pesar de que "Hail" monta una máquina italiana, pero lo que en realidad sucede es que Mike no tiene la misma facilidad para ganarse al público y a los críticos, como la tiene para ganar carreras. La MV de cuatro cilindros orilla con facilidad los 270 km/h, que bien o mal se usan en todas las carreras. Partiendo de esa base, no es nada difícil determinar que para montarla hay que conocer hasta los detalles más íntimos del oficio. Por otra parte, si el Conde Augusta lo mantiene a Mike como único piloto oficial, hay alguna razón lo suficientemente poderosa para que así siga sucediendo.

Todas estas preguntas sin respuestas se van a terminar el día en que Gilera perfeccione sus tetracilíndricas y salga a las pistas para oponerse a la MV. Esto va a suceder muy pronto, según la casa italiana y muy probablemente sea nuestro Benedicto Caldarella quien lo ponga en seria prueba a Hailwood, puesto que ya le ganó una vez en Vallelunga y es el piloto que tiene mejor ambiente en las oficinas de Gilera.

Pero sigamos con Hailwood. Otra de las cosas que se le achacan es que su padre "compró su campaña", aunque en realidad no hay nada de eso. El viejo Stan Hailwood se limitó a comprar todo lo que Mike necesitó para correr, desde su primer motocicleta de carrera hasta el último repuesto, quizá porque intuyó que el hijo podría llegar a las altas cumbres, cosa que no pudo hacer él, figura conocida pero de éxito muy moderado en Brooklands.

"Hail" se inició en la Temporada de 1957 y esa fue una etapa de aprendizaje muy rápido, casi fugaz. "Trataba de pasarme la mayor cantidad de tiempo posible atrás de los pilotos rápidos" —recuerda Mike— y creo que esa fue mi mejor escuela". Actualmente ha perdido la cuenta exacta de sus triunfos, pero las estadísticas aseguran que ya pasaron los 300. Sí, en cambio, contabiliza con prolijidad sus libras esterlinas, a pesar de que no le escasean precisamente. Tal es así que Mike Hailwood proyecta fundar una Asociación de Pilotos de Motocicletas al estilo de la que fundaron los conductores de F 1 (es una moda mundial, por lo visto) y en la idea lo secunda el rhodesiano Jim Redman, que es tan parco, tan frío y casi tan inglés como el mismísimo "Hail", quién afirma: "Los organizadores son generalmente descomedidos con nosotros y nos saltan al rango no bien pueden".

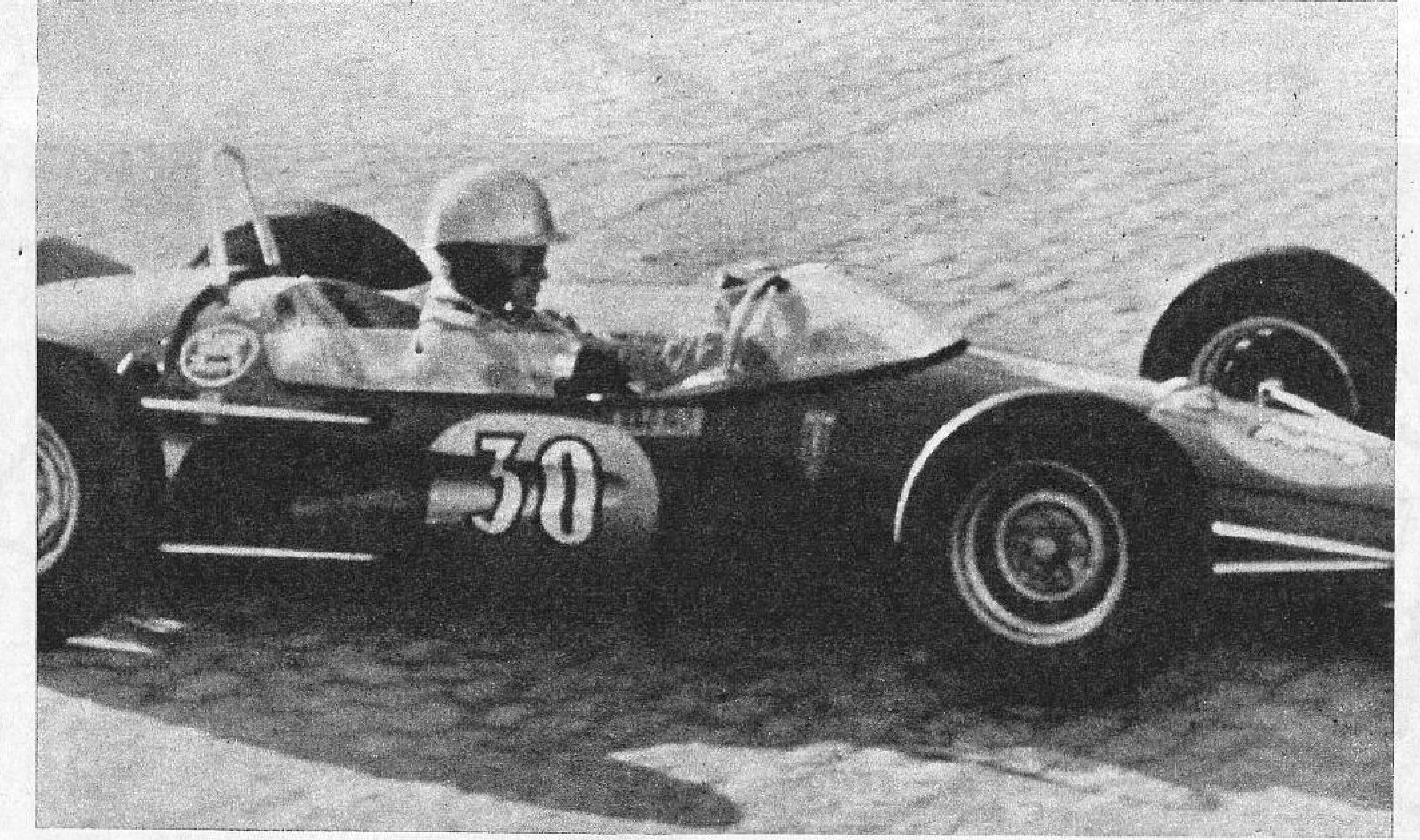
Otra variante podría llevarlo al automovilismo, pero es evidente que en ese sentido "Hail" no tiene la capacidad de adaptación que mostró Surtees. "El verdadero dinero está sobre cuatro ruedas" gusta de afirmar Mike, "pero si bien he disfrutado todas mis carreras de autos aún me sigue atrayendo demasiado el motociclismo". Los observadores agudos piensan que esas frases apenas alcanzan para justificar las pálidas actuaciones de Mike en el Bowmaker Racing Team, con Lola y Lotus-BIM, donde lo sentó Reg Parnell que no solo fue su amigo sino también su admirador.

Y cuando le mencionan la posibilidad de practicar las dos actividades a la vez, el ancho Hailwood se repliega sobre sus hombros cuadrados, se concentra para poder sonreir y dice: "¿De todo corazón?... Soy demasiado perezoso para hacer las dos cosas".

MINIS EN ROSARIO

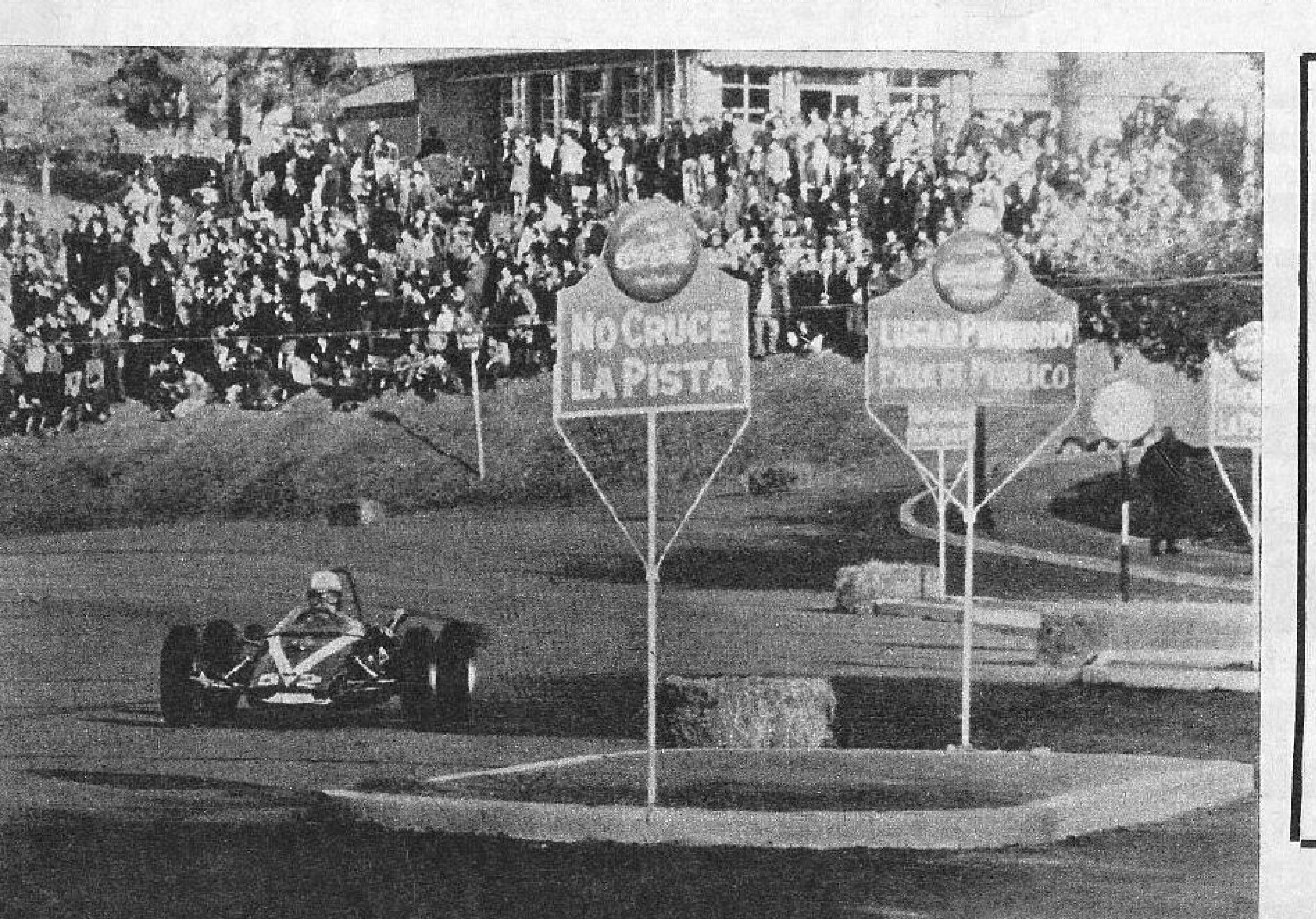
Triunfó Carlos Ragno. Humberto Crespi y Jorge Kissling vencieron en las series. Un desafortunado accidente dejó mal herido a nuestro corresponsal.





Jorge Kissling ganó su serie y peleó la final contra Ragno y Salatino, pero en la vuelta 10 debió abandonar con problemas de válvulas.

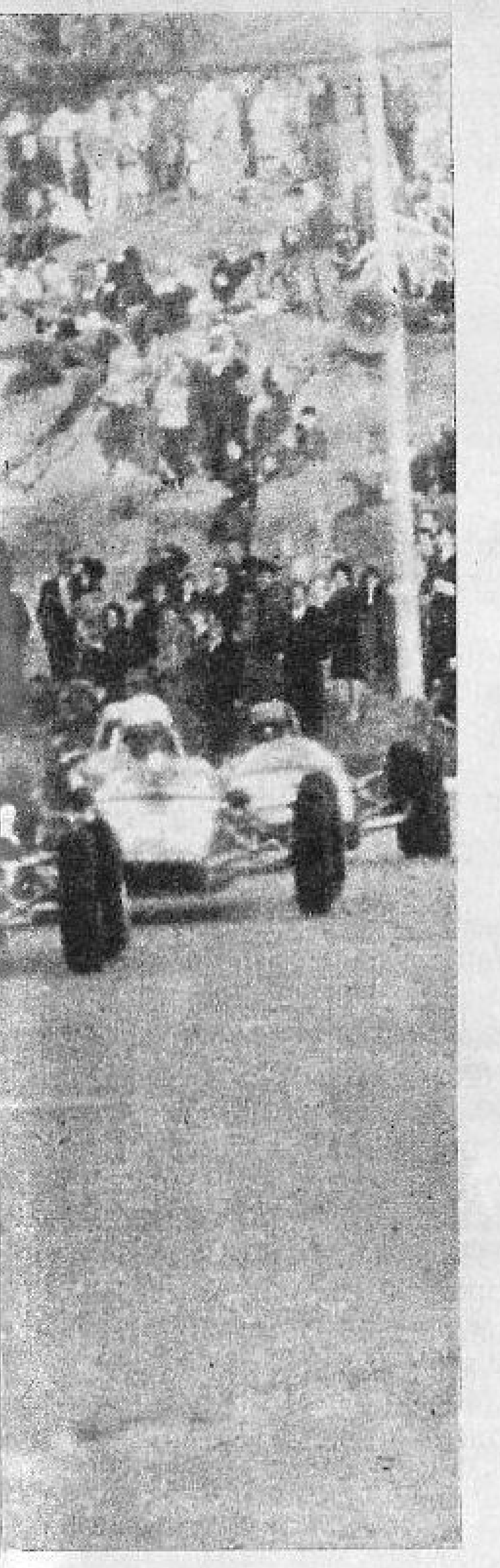
Ragno fue segundo en su serie y ganó la final, regulando su tren de marcha a partir del abandono de Kissling. Sacó casi dos vueltas de ventaja al segundo.

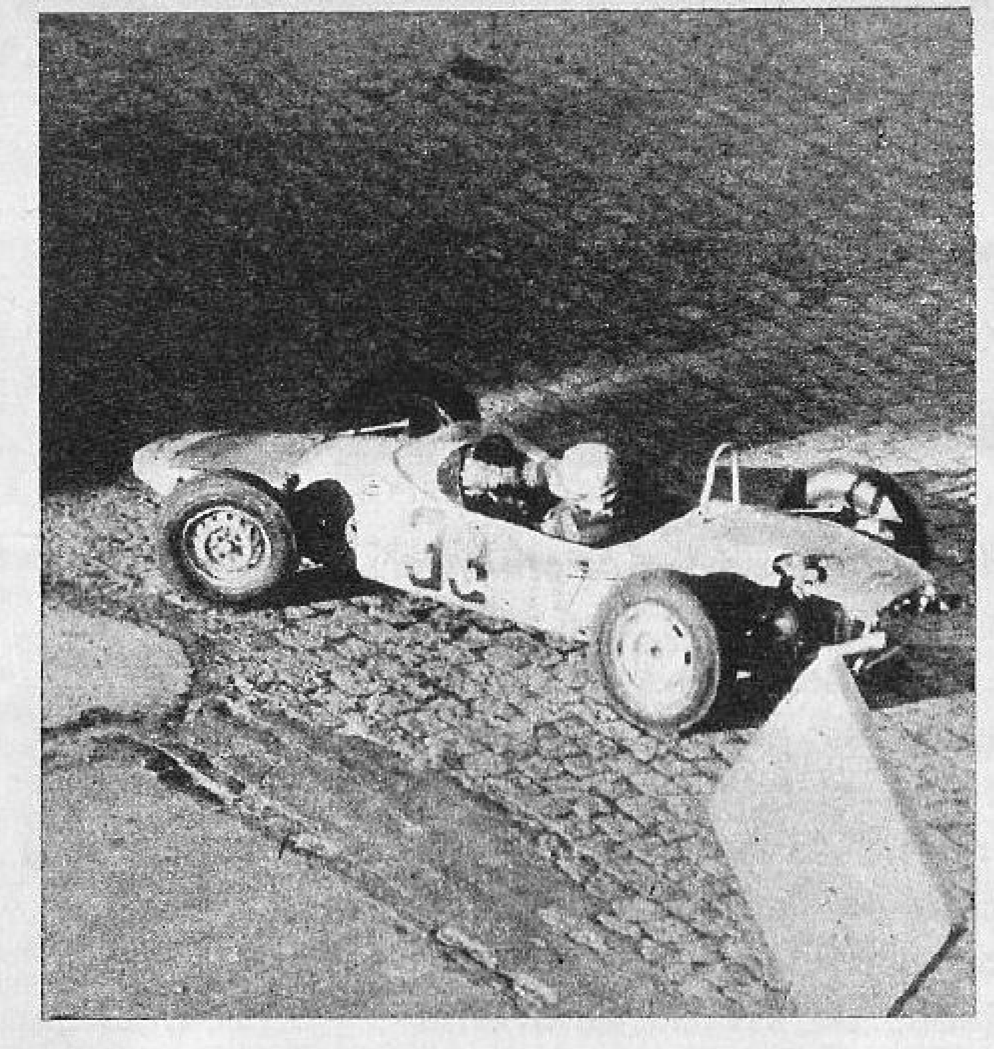


UN ACCIDENTE Y UNA CRONICA INTERRUMPIDA

Esta vez nos toca a nosotros lamentar desde adentro las graves consecuencias de un accidente en carrera. Durante el transcurso de la primera serie de la prueba de minijunior disputada el domingo en Rosario, el coche Nº 13, de Jorge Guerrero, desvió su trayectoria en una extraña pirueta que lo llevó a torcer hacia la parte interior de la curva, tomando por sorpresa a algunos cronistas y reporteros gráficos que se encontraban en ese lugar. Guerrero no pudo dominar la máquina y terminó por embestir a varios de los presentes, ocasionando heridas de gravedad a nuestro corresponsal en Rosario, Alberto Coscarelli. También alcanzó a atropellar a la esposa de Coscarelli, que colaboraba con él para cubrir la información. Ambos fueron internados en un sanatorio local. Al cierre de esta edición Coscarelli no había recobrado el conocimiento como consecuencia del golpe recibido, mientras su esposa era atendida por traumatismos varios en las piernas.

Guerrero siguió en carrera y terminó su serie, pero el comisario deportivo no lo dejó intervenir en la final por la crisis de nervios que había sufrido.





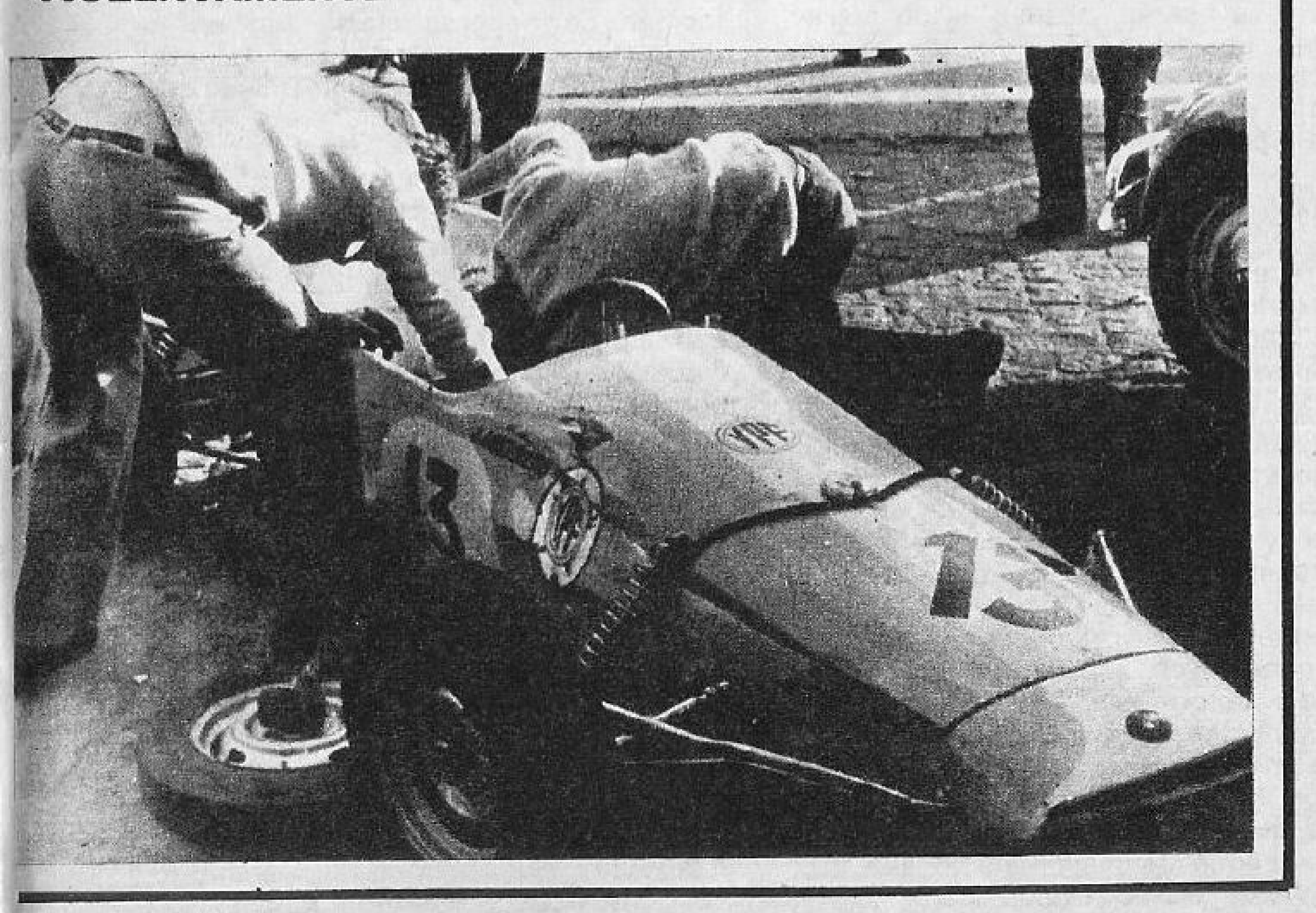
Eduardo Salatino estaba inscripto con su propio automóvil pero no se pudo clasificar y finalmente corrió con el Crespi de su hermano Juan Carlos; comenzó peleando la punta, pero terminó quinto. También se habla inscripto Eduardo Grigolo con su nuevo automóvil de tracción delantera; en la clasificación se estrelló contra un mástil por defecto de los frenos y no pudo arreglar para la carrera.

XXX CARRERA ASOCIACION DE AUTOMOVILISTAS DE ROSARIO
MINIJUNIORS - 26/VI/66
CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
		PRIMERA SERIE			
1º	12	Crespi, Humberto	Crespi-NSU	16m 01s 3	12
2º	30	Ragno, Carlos	Crespi-BMW	13m 20s 8	10
3º	13	Guerrero, Jorge	Crespi-BMW	9m 45s 6	9
4º	6	Luzzi, José L.	Crespi-BMW	7m 39s 4	7
5º	5	Meriggi, Jorge	Crespi-NSU	4m 49s 2	4
6º	33	Salatino, Eduardo	Crespi-BMW	sin tiempo	
		SEGUNDA SERIE			
1º	52	Kissling, Jorge	Crespi-BMW	12m 43s 4	12
2º	11	Martín, Carlos	Crespi-BMW	12m 47s 2	12
3º	7	"Talpe"	Crespi-NSU	12m 51s 7	12
4º	16	Sardá, Raúl	Crespi-BMW	13m 03s 0	12
5º	4	Márquez Orabona, Donato	Delfosse-NSU	13m 27s 0	12
6º	1	Irigaray, Mario	Crespi-NSU	12m 45s 2	11
7º	24	Núñez, "Tati"	Crespi-Norton	13m 57s 7	11
8º	26	Carró, Juan C.	Crespi-Fiat	7m 31s 8	7
		FINAL			
1º	30	Ragno, Carlos	Crespi-BMW	31m 56s 9	30
2º	11	Martín, Carlos	Crespi-BMW	33m 11s 5	29
3º	7	"Talpe"	Crespi-NSU	32m 13s 5	28
4º	1	Irigaray, Mario	Crespi-NSU	32m 24s 7	28
5º	33	Salatino, Eduardo	Crespi-BMW	33m 30s 8	26
6º	4	Márquez Orabona, Donato	Delfosse-NSU	33m 01s 6	26
7º	6	Luzzi, José L.	Crespi-BMW	26m 40s 7	24
8º	16	Sardá, Raúl	Crespi-BMW	32m 08s 4	20
9º	12	Crespi, Humberto	Crespi-NSU	32m 09s 5	20

Promedio del ganador: 109,343 km/h.
Abandonaron: 5, Jorge Meriggi; 26, Juan Carlos Carró; 52, Jorge Kissling.
No largó: 13, Jorge Guerrero.

VIOLENTAMENTE



Con un Ford B de ejes rígidos, Santiago Herrero ganó con holgura la primera serie y la final. Esta competencia exhibió la saludable aparición en la categoría de un motor IKA-Jeep, que se clasificó en el quinto puesto.



FOMENTOCORSAS

En la localidad de Norberto de la Riestra se llevó a cabo otra interesante competencia de la categoría "Fomento Automovilista" que contó con la fiscalización de la Asociación de Volantes de Limitada 27. La competencia tuvo como escenario un circuito de tierra de 1240 m de desarrollo. Se disputaron dos series de ocho vueltas cada una, un repechaje de cuatro y la final de veinte.

La primera serie tuvo como ganador a Santiago Herrero al comando de un Ford B seguido de Ruben Caminari a seis segundos con un Ford A. La segunda vio como ganador al campeón Abel Thomas que fue escoltado por Rolando Sotro a seis segundos ocho décimas; ambos pilotos condujeron Ford T. En el repechaje resultó ganador Raúl Carpinetti con Ford A.

La serie final tuvo un interesante desarrollo y como es ya característico de estas competencias, abundaron los derrapes y "fuori pista" por lo que la gente quedó muy conforme con el espectáculo.

Ganador fue Santiago Herrero quien empleó 20 m 37s 8/10 para recorrer las veinte vueltas estableciendo un promedio de 72,127 km/h. La segunda colocación fue ocupada por Abel Thomas que empleó siete segundos dos décimas más que el ganador.

FOMENTO AUTOMOVILISTA
Norberto de la Riestra - 19/6/66 - 24,8 km.
CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	28	Herrero, Santiago	Ford B	20m 37s 8	20
2º	1	Thomas, Abel	Ford T	20m 45s	20
3º	6	Sotro, Rolando	Ford T	20m 46s 2	20
4º	27	Ceminari, Ruben	Ford A	21m 43s	20
5º	18	Vescovi, Alberto	IKA-Jeep	21m 28s 7	16
6º	74	Giordano, Alejandro	Ford T	21m 58s	16
7º	11	Carpinetti, Raúl	Ford A	21m 37s 3	14

Promedio del ganador: 72,127 km/h.
No largaron: 30, Osvaldo Pavoni; 86, Roberto Dotta y el 78, R. Arrausi.
Abandonaron: 46, M. Pietanza en la 2ª vuelta; 80, A. Camicia en la 4ª vuelta y 4, C. ..vera en la 6ª vuelta.

SEGUNDA CONSECUTIVA DE HERCEG

KARTING

El Karting tiene un rey llamado Herceg. Por segunda vez se dio el gustazo de ganar en un kart de los preparados por el mismo. Al igual que el domingo 19 en Bernal, logró un cómodo triunfo anteayer en San Martín sobre otros dos karts preparados por el mismo Herceg, bajo la conducción de Roberto del Campo y Jorge Lafranconi. En San Martín los ululantes karts debieron vérselas con un circuito de 680 metros sobre la calle Belgrano con vuelta a la "manzana" y una interminable recta de 200 metros les permitía desarrollar los dieciseis "burros" del motorcito de 100 cm³.

La Asociación de Corredores de Karting es una entidad activa que se encarga de la organización de competencias con singular éxito; ello lo prueba el hecho de que en su calendario, bien nutrido, no queda domingo o feriado libre. La fiscalización siempre queda en manos de la Federación Argentina de Karting. La primera competencia de la tarde fue para la categoría Stock (motores homologados de Fabricación Nacional de 100 cm³ sin preparar) correspondiéndole el triunfo a Ricardo Damián al recorrer 30 veces el circuito en 20m 14s8 a un promedio de 60,494 km/h; segundo se clasificó Sarmiento y Tercero Alfredo Arlandi. La primera serie de la Fórmula B Preparación Libre Mecánica Nacional fue un triunfo para el historial de José Miguel Herceg, quien cubrió las quince vueltas en 9m 31s4 a un promedio de 64,308 km/h; detrás se clasificaron Bertolo, Jorge Lafranconi y Galeazi. La segunda serie fue ganada por Roberto del Campo a un promedio de 65,338 km/h (9m 22s2), seguido de Jorge Mejías, Aldo Arlandi y Aldo Lopeteguy. Luego de un encarnizado duelo en la final, donde la punta estuvo en manos de del Campo durante gran parte de su desarrollo, José Miguel Herceg logró un extraordinario triunfo a un promedio de 65,629 km/h (18m 39s8) sobre el mismo del Campo. Tercero resultó Jorge Lafranconi y cuarto Jorge Mejías. El récord de vuelta correspondió al propio Herceg a un promedio de 66,162 km/h. Nos alegramos del mejoramiento de Pedro Camerieri luego de su escalofrinante accidente en la carrera de Bernal hace diez días: solo le queda una lesión en la pierna. El domingo próximo el Karting se traslada a Corrientes.

Gustavo H. Pereyra

UN LOTUS-CORTINA GANO EL RALLYE DE GINEBRA

Gilbert Staepelaere, campeón de rallies de Bélgica, puede estar bien seguro de mantener su título luego de una excelente victoria sobre 86 participantes en el muy duro Rallye de Ginebra. Además, sumó méritos suplementarios al atravesar los más variados percances. En efecto, durante la primera etapa, su Lotus-Cortina sufrió una rotura de dínamo que lo privó de visibilidad en los tramos nocturnos, lo que lo obligó a andar detrás de Fall, a la postre segundo, en la montaña. A 250 km del punto de llegada se le trabó la caja de velocidades y terminó con segunda y cuarta solamente.

Citroën resultó el equipo más exitoso: cuatro automóviles en la partida y cuatro en la llegada, con el tercero, cuarto y quinto puestos y la Copa de Damas para Mlles. Pointet-Fougery. El equipo estuvo formado por dos Citroën DS 21 y dos Panhard 24 CT.

La competencia se desarrolló sobre los difíciles caminos de la montaña suiza, entre los que se encuentran la temida subida del monte Revard, además de la del monte Ventoux en Francia.

RALLYE INTERNACIONAL DE GINEBRA
Ginebra, Suiza - 10-13/VI/66 - 1850 km

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Marcas	Clase	Conductor/Navegante	Puntos en contra
1º	70	Lotus Cortina	TS-2	Steepelaere-Aerts (B)	228
2º	75	BMC Cooper S	TS-2	Fall-Liddon (GB)	278
3º	85	Panhard 24 CT	TS-1	Ogier-Ogier (F)	296
4º	66	Citroën DS 21	TS-3	Verrier-Syda (F)	317
5º	65	Citroën DS 21	TS-3	Lucien Bianchi-"Vic" (B) ...	395
6º	82	NSU Prinz 4	TS-1	Larrouse-Mlle. Petit (F)	438
7º	26	Triumph-Spiftire	GT-1	Thuner-Gretener (Sz)	493
8º	30	Hillman Imp GT ...	GT-1	Lier-Formige (Sz)	737
9º	77	BMC Cooper S	TS-2	Theiler-Bechtel (Sz)	900
10º	86	Panhard 24 CT	TS-1	Mlles. Pointet-Fougeray (F) ..	1182

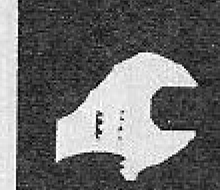
RECORD: ANDRETTI HIZO 270 km/h CON UN FORD EN LA PISTA DE ATLANTA

El dotado corredor italonorteamericano Mario Andretti, llevó nuevamente al triunfo un Ford GT, en las 300 Millas Internacionales de Atlanta. Andretti había obtenido el primer puesto en las pruebas de clasificación gracias a su mejor vuelta realizada a 270,422 km/h de promedio sobre la pista oval peraltada de 2,4 kilómetros de longitud. Este registro constituye un record mundial para pistas cerradas.

El Ford de Andretti picó en punta y fue aumentando regularmente su ventaja sobre el segundo, Billy Foster, que conducía un automóvil similar para terminar dos vueltas detrás del ganador. Un tercer Ford GT ocupó el tercer puesto, conducido por Gordon Johncock. El promedio de Andretti para la carrera fue de 222,910 km/h.

El campeón norteamericano A. J. Foyt, aún convaleciente de las heridas que sufriera en la carrera de Milwaukee, se vio obligado a abandonar cuando el motor de su Ford comenzó a levantar temperatura. En la primera vuelta de la competencia de Atlanta, hubo un grave accidente en el que resultó seriamente herido Tommy Copp, al incendiarse su automóvil en plena marcha.





La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario,expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

El Sr. José Chezel —mucho más conocido por su extraño seudónimo de "Lorenzo San"— anunció durante la celebración del aniversario del Automóvil Club de Córdoba, que la institución, de la cual es presidente, ya cuenta con los fondos necesarios para adquirir un terreno destinado a la construcción de un autódromo en la ciudad de Córdoba.

Posteriormente se realizó una mesa redonda con la asistencia de directivos de todas las instituciones afines, a fin de recabar su opinión y especialmente discutir en qué forma podría canalizarse la ayuda de todos los clubs automovilísticos, para la realización de este ambicioso proyecto que ya cuenta con el apoyo de autoridades municipales y provinciales y con la colaboración de la industria y el comercio de la ciudad de Córdoba. Ya parece seguro: pronto la Capital del Turismo (no el de los turistas sino el ex-Mejorado) tendrá un autódromo con todas las de la ley.

1966 es de Casá. Como quien no quiere la cosa y con viajes de por medio, ha desplazado del primer puesto —¡oh sacrilegio!— al intocable Emiliozzi. Para alivio de los fordistas al menos es otro F-100, el cual para mayor satisfacción de los susodichos está en vías de mejorarse aún más por medio de interesantes fierros, que el balcarceño trajo del norte. Se trata de modestos árboles de levas Iskenderian, marca corsísima en USA, y de tímidos carburadores Weber amén de otras cositas que ya irán apareciendo. Se justifica el lógico buen humor con que comentaba en el parque cerrado su paso al tope del campeonato aún cuando cortos veinticuatro segundos le restaron tres puntos nada despreciables. Como de cualquier forma todo quedó en Balcarce, estaba de lo más satisfecho.

El bahiense Matías de la Torre era el depositario obligado de los aplausos y víctores del público que poblaba la ruta en la carrera de Bahía Blanca. Y éste realmente respondía al entusiasmo local pues su automóvil andaba realmente fuerte. El chasis Chevrolet con motor F-100 preparado por Héctor Conti, es uno de los más veloces del TC. El eficiente motor utiliza un múltiple de admisión diseñado por el mismo Conti y agrupa encima cuatro Weber doble cuerpo en tanto las tapas de cilindros provienen de "Tigre". Para no desmerecer este lindo trabajo se usa nada menos que una caja Jaguar 3,8. No para allí la cosa, pues aunque no se sabe si la usarán, poseen —¡oh maravilla!— una caja Maserati de cuatro marchas que perteneció a un ex-competidor de la hoy casi fenecida categoría Sport.

El receso de una semana que se tomó Mario Tarducci sirvió para realizar modificaciones en la suspensión del automóvil ganador en Lobos.

Esas reformas, hechas en Buenos Aires, afectan ambos ejes. En el extremo delantero los eternos amortiguadores Houdaille ceden por fin paso al progreso y fueron reemplazados en la oportunidad por los tubulares Fric-Rot Gabriel, colocándose dos por rueda, y conservando los originales del chasis que constituyen el brazo superior del trapecio deformable. En cambio atrás no es mucho lo que se puede hacer sobre el inevitable eje rígido de propulsión Hotchkiss; se cambio el anterior paquete de elásticos por sólo tres hojas aunque de mayor ancho que las anteriores. El TC evoluciona.

Armando Ríos no estuvo precisamente libre de problemas en la reciente competencia de Bahía Blanca. Pese a su proverbial y exhuberante entusiasmo, hasta último momento nadie sabía si podría largar y aunque selló sobre la hora, debió quemarse las cejas tratando de conseguir dos bujías que le faltaban. A tal efecto buscaba febrilmente a uno de los usuarios de "siete bancadas", los cuales no abundaban a las siete de la mañana aproximadamente.

Se encontraba allí Héctor Plano, uno de los bahienses inscriptos, quien gentilmente trató de solucionar el problemama, pero la clásica tiradita demostró que el mismo subsistía. Entonces, como ángel salvador, apareció Luis Di Palma, quien proveyó las bujías adecuadas. Pero posteriormente debió luchar contra el retorno de llama en uno de los tres carburadores Weber, que en el parque cerrado atribuyó a posibles problemas de válvulas. De todas maneras peor le fue a Di Palma, a quien parecidos problemas en las válvulas, resultaron insalvables.

Se sabe que el piloto de Bahía Blanca Héctor Stafolani, alquiló la máquina de Oscar Tejerina en la suma de 150.000 pesos para poder correr en sus pagos. El gustito le salió un poco caro porque aparte de la suma del alquiler tuvo que hacer algunos arreglitos y dejar una suma mayor al millón de pesos en garantía. El sacrificio monetario quedó parcialmente compensado con la satisfacción de haberse clasificado en la décimotercera posición en la general y segundo entre los bahienses que corrieron.

Curva y contracurva con un puente angosto en el medio. El piso es de tierra, y por lo tanto se trata de un lugar muy interesante para ver pasar autos de carrera, más aún si son TC porque siempre hacen allí cosas muy emocionantes. Se trata del famoso puente sobre el arroyo Tatay, que en cada vuelta de Salto o de Arrecifes las dos se corrieron hasta ahora en el mismo triángulo, sólo que en sentido inverso una de otra), se llena de espectadores ávidos de ver trompos, tierra levantada, o autos fuera del camino.

Hace algunos años era el lugar de los iniciados. Con el tiempo, las crónicas periodísticas lo popularizaron y se convirtió en el lugar de cita para la multitud y el domingo 12 las cosas llegaron a tal punto que hasta se llegó a cobrar trescientos pesos como derecho de es-

CONFIDENCIAL

tacionamiento en las cercanías. Pero eso no es lo más grave.

Precisamente, los colegas de CORSA que generalmente se instalan en el Puente Tatay señalaron ya hace tiempo un mal mucho más capaz de preocupar a los espectadores serios: cuando termina la carrera, una horda de muchachos —que siempre es la misma— apedrea y destroza a los automóviles particulares que vuelven en orden a sus casas. Este deporte ha tomado impulso en la Vuelta de Salto, y un NSU "galerita" quedó sin vidrios. Como esa "operación comando", hubieron varias en la zona. Entre tanto, la poco eficiente policía de la provincia de Buenos Aires dificultaba la labor del periodismo y obligaba al público a colocarse en lugares peligrosos. Además, en el Parque Cerrado, casi 20 agentes estaban almorzando...

Continuando con su ya expresado interés por las competencias automovilísticas, la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford, ha puesto en vigencia una nueva escala de premios en efectivo para los corredores de la marca que compitan en Turismo Carretera. Estos tendrán validez para todas las carreras de TC incluidas en el calendario de la Comisión Deportiva Automovilística de la República Argentina en 1966, con la excepción del Gran Premio, competencia ésta que contará con premios especiales.

Se han establecido los siguientes premios, para los usuarios en carreras de productos Ford, y siempre que se clasifiquen en los seis primeros puestos: al primer Ford clasificado: $ 60.000; al segundo: $ 40.000; al tercero: $ 30.000; al cuarto: $ 20.000.

Asimismo cabe destacar que continuando con la política de colaborar con los pilotos en la preparación de los automóviles de carrera, también ha decidido hacer descuentos que oscilan entre el 35 % y el 70 % para la compra de repuestos de esa marca. El porciento de descuento depende de la posición del piloto en el ranking de largada.

Creemos importante destacar la decidida colaboración de los concesionarios Ford para los corredores de esa marca en particular y para toda manifestación deportiva automovilística en general.

Que los norteamericanos aman la espectacularidad, es una cosa innegable y por todos conocida. Recientemente un nuevo hecho se agregó al frondoso e inacabable libro que se podría escribir con anécdotas similares.

Se celebraba en Los Angeles, California, la inauguración de una nueva supercarretera y se resolvió dar el puntapié inicial o en realidad, el "pique inicial", rompiendo una cinta con un auto, como si fuera una carrera pedestre. Pero el caso es interesante por el auto de marras y por quien lo manejaba. Era su conductor nada menos que el exitoso Carroll Shelby y su vehículo el automóvil "made in USA" más comentado de los últimos años: el Ford GT40, arma mucho más eficaz desde que fue puesta bajo la estricta vigilancia del creador del Cobra.

Por supuesto, no faltaba la reina de turno —en la ocasión Miss Santa Mónica— quien ofició de copiloto de Mr. Shelby en dicho paseo, lógicamente acompañado por bombos, trompetas y platillos.

Trasladándonos a nuestro medio, imaginemos por ejemplo, a Emiliozzi, cortando cintas con "la galera". Claro que primero hay que hacer la autopista.

Nuestra hermana mayor, Parabrisas mensual, dio un nuevo gran paso dentro de su fructífera labor periodística. La fotografía ilustra la partida del Peugeot 404 para una difícil y larga prueba de duración y rendimiento (50.000 km). La empresa petrolera Shell ha brindado un importante aporte para la realización de ese supertest, proveyendo los lubricantes y el combustible que se consumirán.



CORREO CORSA



Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferenciaa a quellás que tende interés general.

MARCHA ATRAS

De los Corsa de Bernal, Bernal, Pcia. de Buenos Aires:

Nos dirigimos a ustedes con el solo fin de que nos saquen de una duda. Hace pocos días, para ser más precisos el día 22 de mayo pasado en la audición "Deporte con Opinión" que sale al aire por Canal 7 pasaron una filmación donde el señor Oscar Alfredo Gálvez efectuó una demostración de cómo colocar la marcha atrás a 110 km/h.

Nuestra duda es la siguiente: si la coloca con rueda frenada y si la marcha atrás es sincronizada. Esperando encuentre eco la misma, les quedamos agradecidos...

R. – El asunto es mucho más simple de lo que ustedes creen, la única cuestión para que la marcha atrás pueda ser "enganchada' 'es lograr que los correspondientes engranajes del árbol secundario y del "cuádruple" (con su intermediario de la marcha atrás) estén girando a velocidades tangenciales prácticamente iguales, en consecuencia hay que conseguir que el árbol secundario esté prácticamente "parado", y como éste es solidario con la transmisión, hay que bloquear las ruedas. Para ésto, viniendo en marcha adelante a 110 km/h se frena evidentemente (con lo cual se bloquean las ruedas —especialmente las traseras por la transferencia de pesos hacia adelante y se provoca consecuente "detención" de lárbol secundario) se pisa el embrague y se coloca la marcha atrás. Hay que aclarar que por su lado el cuádruple aminoró su rotación debido a que se soltó el acelerador (está ligado permanentemente al primario de la caja). Lógicamente recién se podrá soltar el embrague cuando el coche esté prácticamente detenido, porque sino tendrá que recoger los pedazos de la caja a varios kilómetros de distancia.

CAFETERAS CORSA

De B. Pottenschveile, Rió Tala, Prov. de Buenos Aires:

Me dirijo a Uds. con el fin de enviarles esta nota para que tengan a bien publicarla; se refiere a la carrera de "Cafeteras" llevada a cabo en Río Tala el domingo 29 de mayo pasado. Esta competencia fue organizada por la peña "La Tuerca Floja" de esta localidad y supervisada por el Automóvil Club San Pedro. Se realizó en un circuito de tierra de 1800 m de longitud, y tenía puntaje para el Campeonato de Cafeteras denominado "Zona Norte" que se realiza en la zona, contando con trofeos y premios en efectivo por valor de $ 30.000.

Los automóviles se dividieron en dos categorías "A" y "B", la primera para modelos hasta 1927 y la segunda comprendía modelos hasta 1930 (se realizó también una competencia de motociclismo para las categorías 50, 100 y 150 cm³). La clasificación de las distintas competencias fue la siguiente:

Motocicletas hasta 50 cm³:
1º) Roberto Actis (San Pedro), 5 vueltas.
2c) Jorge Ciaponi (Baradero),
2º) Hugo Villaroel (San Pedro), 5 vueltas.

Motocicletas hasta 100 cm³:
1º) Pedro Masochi (Baradero), 5 vueltas.
2º) Jorge Ciaponi (Baradero), 5 vueltas.
3º) Eduardo Zarzeski (San Pedro), 5 vueltas.

Motocicletas hasta 150 cm³:
1º) Luis Rosales (Río Tala), 7 vueltas.
2º) Juan Rossi (Baradero), 7 vueltas.
3º) Hugo Butti (Río Tala), 7 vueltas.
4º) Alfredo Malacalza (Río Tala), 7 vueltas.
5º) Pedro Masochi (Baradero), 7 vueltas.

Cafeteras (automóviles). Categoría "A":
1º) Oscar Arnal, Chevrolet 1927 (Doyle), 12 vueltas.
2º) Juan Minardi, Chevrolet 1927 (Río Tala), 12 vueltas.
3º) Edmundo Bempolitis, Chevrolet 1927 (San Pedro), 12 vueltas.

Cafeteras (automóviles). Categoría "B":
1º) Carlos Villa, Chrysler 1929 (Río Tala), 15 vueltas.
2º) Guillermo Fallini, Packard 1930 (Munro), 14 vueltas.
3º) Melchor Laudal, De Soto 1929 (Baradero), 13 vueltas.

Cumplida la 2ª fecha del Campeonato las posiciones son las siguientes:

1º) Oscar Arnal	7 ptos.
2º) Juan Minardi	7 ptos.
3º) Juan Belkar	7 ptos.
4º) E. Bempolitis	5 ptos.
5º) Saab Saib	5 ptos.

R. – Con esto creemos haber cumplido con su pedido.

VELOCIDADES EN TM

De Adalberto Fortunato, La Plata:

Quisiera que de ser posible me contestaran las siguientes preguntas:

1º) Preparados dentro de los reglamentos que rigen el TM cual puede desarrollar mayor velocidad máxima ¿un Falcon o un Peugeot 404? Por supuesto que teóricamente hablando y con grados de preparación similares, es decir ambos coches tratados por manos expertas.

2º) ¿Cuál es la velocidad máxima de los Renault del equipo IKA y el de Copello? Los Mini-Cooper, Austin Cooper, etc, de Gainza Paz, Balbé y otros tienen más velocidad máxima, aceleración y tenida que éstos o no?

3º) Cómo es posible que coches utilitarios como son los Peugeot 404 que intervinieron en el G. P. Internacional de Turismo argentino hayan podido vencer a automóviles diseñados y construidos con el solo fin de la conducción deportiva como son el Alfa Romeo, Jaguar, etc., que también intervinieron en dicha prueba y a automóviles de mucha mayor cilindrada como Valiant III, Chevrolet, etc.?

4º) ¿Cuál es la velocidad máxima de los Peugeot 404 y Fiat 1500 que intervinieron en el ya citado G. P. Internacional de Turismo argentino?

5º) ¿Cuál es aproximadamente la velocidad máxima que desarrolla el Renault R-8 de Morás? Creen Uds. que puede tener más velocidad que los Mini- y Renault del ambiente?

R. – 1) Creemos que dentro de lo teórico y a semejantes preparaciones tipo Anexo "J" caminaría algo más el Peugeot 404.

2) La velocidad máxima del 1093 del equipo IKA anda en las 6300 rpm lo que aproximadamente daría unos 170 km/h y el de Copello (versión Oreste Berta) anda en las 7400 rpm lo que daría (recalcamos el tiempo condicional del verbo) unos 180 Km/h. Los Mini-Cooper, Austin-Cooper 1275 S caminan de fábrica 160 Km/h reales, pensamos que tocados a los límites de un Anexo "J" pueden caminar más en velocidad máxima y aceleración de los 1093, la tenida es evidentemente superior (en pistas lisas).

3) Es posible sencillamente por la buena organización de sus equipos, no olviden ustedes que tanto los Alfa Romeo como los esporádicos Jaguar han corrido prácticamente solos sin equipo que los respaldara (salvo el apoyo de Viannini en el caso de Alfa Romeo en los años 1961, 1962 y 1963). Los automóviles gran cilindrada que usted menciona no tienen características "corsas" que los posibiliten en una carrera del tipo G.P. Internacional de Turismo y menos sin un equipo organizado.

4) Estimamos que las velocidades máximas de esos coches (Fiat 1500 y Peugeot 404) estaba en los 180 Km/h —los más veloces—.

5) El Renault R-8 de Morás también tiene aproximadamente unos 180 Km/h de velocidad máxima, y estimamos que camina más que los Mini-Cooper del ambiente. Por lo menos acelera más que los 1093 de nuestro medio.



ADELANTO ATRASADO

De José G. Cardú, Villa Adelina.

Me dirijo a ustedes para referirme a un error que a mi parecer han cometido en COSA Nº 7 en la parte "El motor 6) Encendido".

Al hablar del distribuidor ustedes dicen lo siguiente: ... "Para disminuir este anticipo se procede sencillamente a girar el distribuidor en sentido contrario al de la rotación de su motor ...".

Con lo poco que sé de Encendido veo que ésto está mal y en la práctica lo correcto es justamente lo contrario, o sea que para disminuir el anticipo inicial se debe girar el distribuidor en el mismo sentido del rotor.

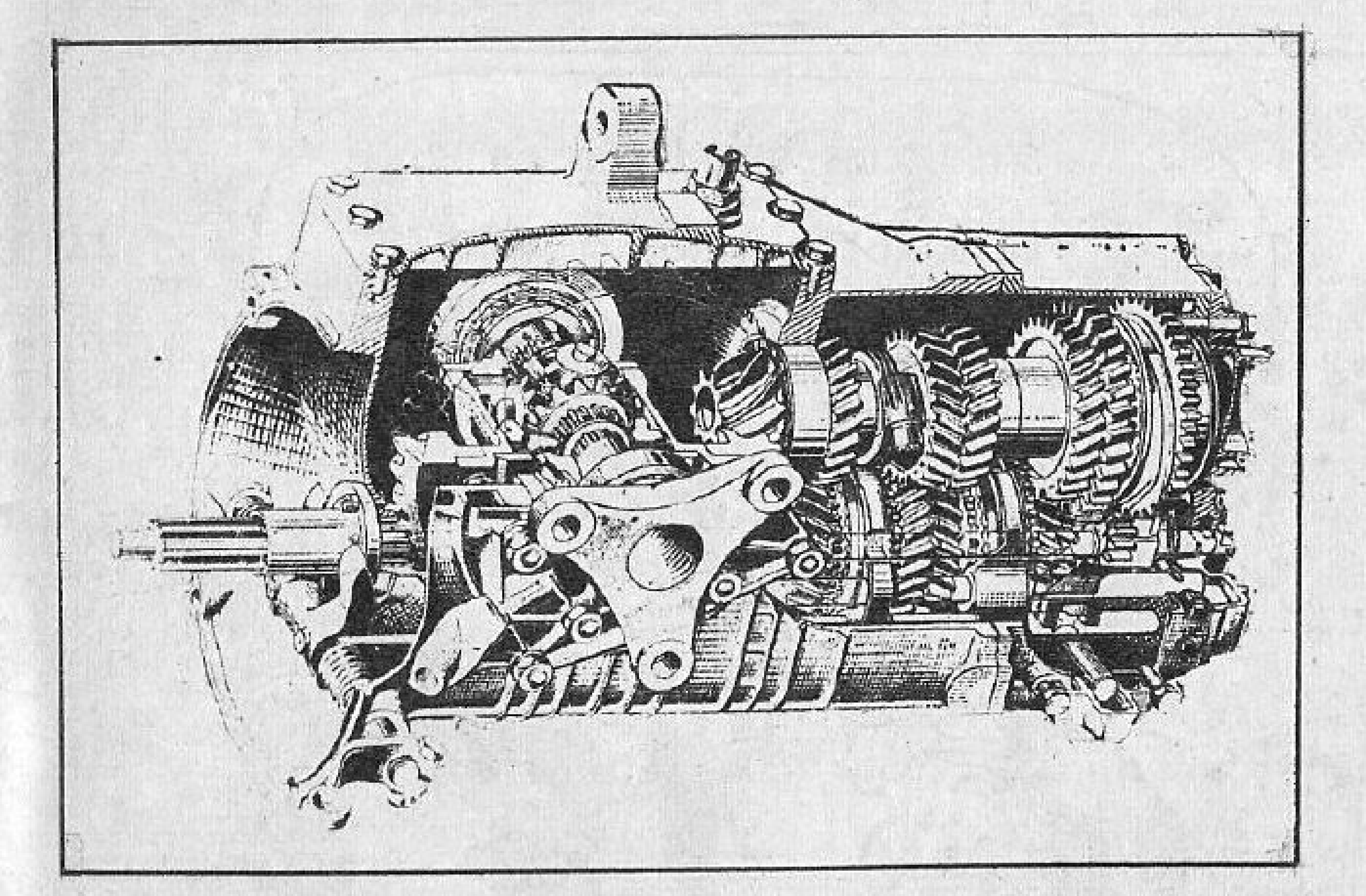
Aprovecho la ocasión para felicitarlos por la nueva revista que colecciono.

R. – Evidentemente tiene usted razón, le erramos el chuzazo, el Secretario Técnico que es el responsable del error ya no podrá decir que es perfecto, ahora pensará que solamente es casi perfecto. Agradecemos su observación.

DA-LE RI-VER!

De Mario J. Wloch, Capital.

Sólo quiero hacerles un reproche: me parece que los comentarios de ustedes sobre el



CAJAS CORSA

De Fabián Alvarez Crespo, Capital Federal:

. . .Tengo interés en saber cuáles son las cajas de velocidad que usan los actuales coches de carrera de la Fórmula 1. Tengo entendido que Ferrari fabrica sus propias cajas, pero las otras marcas utilizan cajas de autos de serie convenientemente modificadas. Pasando a otro tema, ¿cuál es la carrera de autos más antigua del mundo?

R. – Los coches de carrera ingleses que constituyen la gran mayoría dentro del conjunto, han usado casi siempre cajas de velocidad no fabricadas por la misma casa constructora de los coches, por ejemplo, durante varios años los Cooper utilizaron en sus coches de carrera y sport las cajas Knight (inglesas). Lotus en 1961 adoptó la caja de velocidades alemana ZF (Fábrica de Engranajes de Friedrichshafen) y ocasionalmente (F. Junior y 3) recurrieron a las cajas inglesas Hewland (derivación de las cajas VW).

En la actualidad Ferrari sigue utilizando para su F. 1 una caja "fatta in casa", los Eagle (el coche de F. 1 que hace Dan Turney en los EE. UU.) utiliza una caja Hewland, pero el grueso de los monstruos de la fórmula 1 están utilizando una nueva caja fabricada por ZF con cinco marchas más retromarcha.

Esta caja es la modificación de la anterior denominada 5-DS-10 y ahora se llama 5-DS-25 (los amigos la llaman así familiarmente). La utilizan Lotus Cooper, Mac Laren y Brabham (además la usa el Ford 40GT en sport).

Su nombre comercial es Syncroma ZF y tiene 5 marchas sincronizadas, formando un solo cuerpo con el diferencial lógicamente autoblocante. El centro de gravedad de esta caja es muy bajo ya que el árbol primario se ha ubicado bajo la carcase del diferencial, la caja no tiene ni bomba de aceite ni radiador, en ensayos de banco se la ha probado a más de 14000 rpm con resultados muy buenos.

En realidad el asunto de cuál es la carrera más vieja del mundo tiene sus bemoles. Los italianos afirman que es la Targa Florio, pero los ingleses dicen que es el Tourist Trophy. La cuestión es que la carrera siciliana comenzó en 1906 y el primer T. T. lo hizo en 1905, pero la Targa sigue con toda su fama original, mientras que el T. T. ya prácticamente no existe como Grande Epreuve.

equipo argentino de automovilismo que está en Europa son negativos. No olviden que gracias a ese equipo volvieron a flamear allá los colores patrios.

Soy fanático del Ford y de River. Lamento entonces que le hayan hecho la primer encuesta futbolística a Boca, porque River es el equipo que tiene más simpatizantes con automóvil, cosa que pueden constatar si chequean las tribunas del Autódromo.

Además, díganle al "gordo" Roma que le cuente a Montoto que hizo 1'29" en el circuito perimetral, a menos que se haya adelantado unos buenos metros como cuando ataja penales.

Les ruego me contesten:

1) Si está cerrada la importación de automóviles. ¿Cómo es que veo en la calle tantos Mustang, Ford Cortina, etcétera?

2) Quisiera saber cómo se comporta la caja de velocidades de los ómnibus Leyland que no tienen pedal de embrague, y si se pueden hacer rebajes con este sistema.

3) En un número anterior ustedes dijeron que en TC está prohibida la inyección de combustible. ¿Cómo la usa "Bamse" entonces?

4) ¿Qué precio tiene un Weber 40 mm?

5) ¿Qué ventaja representa en un automóvil no tener sincronizada la primera velocidad?

R. – Recuerde usted que la verdad no siempre es agradable. Fundándonos en ella hemos hecho nuestros comentarios acerca de la actuación del equipo argentino en Europa, pero disentimos con usted cuando los tacha de negativos. Le sugerimos que trate de hablar con Cupeiro . . .

Alguien tenía que ser el primero, y le tocó a Boca Júniors. No se preocupe: River Plate figura en nuestros proyectos. En cuando a lo de Roma, no se haga problema. Puede que Renato Cesarini le preste el Thunderbird a Amadeo Carrizo y le baje el tiempo. Si usted es fana de River y de Ford se va a quedar muy contento . . .

1) Nosotros también los vemos, con los imaginables lagrimones rodando por nuestros curtidos rostros y nos hacemos la misma pregunta que usted.

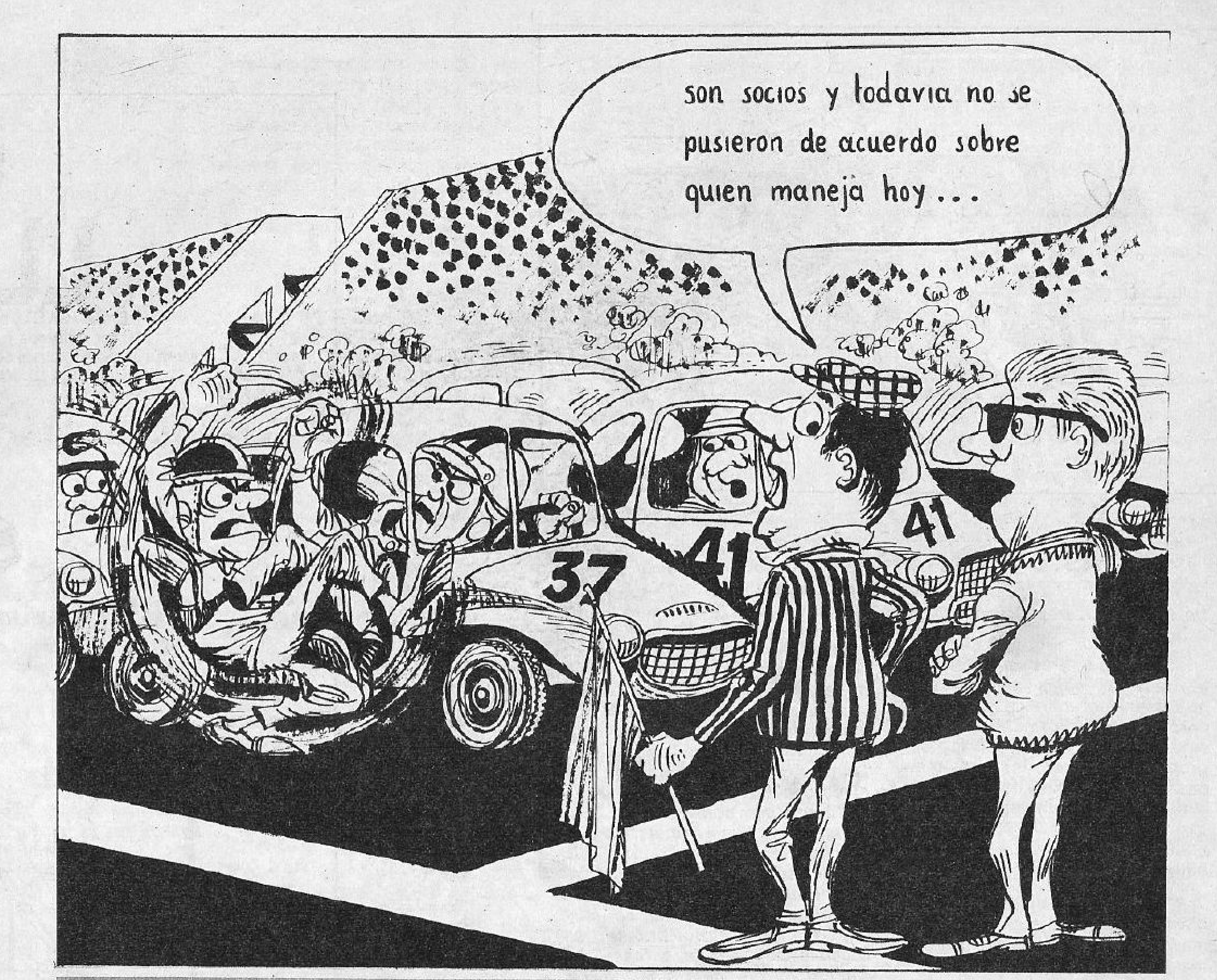
2) El comando de esas cajas de velocidades es electro-magnético. Es decir que colocar la palanca en posición —por ejemplo— de primera, equivale en la práctica a apretar un botón para conectar esa marcha. Teóricamente pueden hacerse rebajes como con cualquier caja, pero los choferes de esos ómnibus lo tienen prohibido por reglamento.

3) Usted se confunde. La que usted cita es una referencia a la categoría "Turismo".

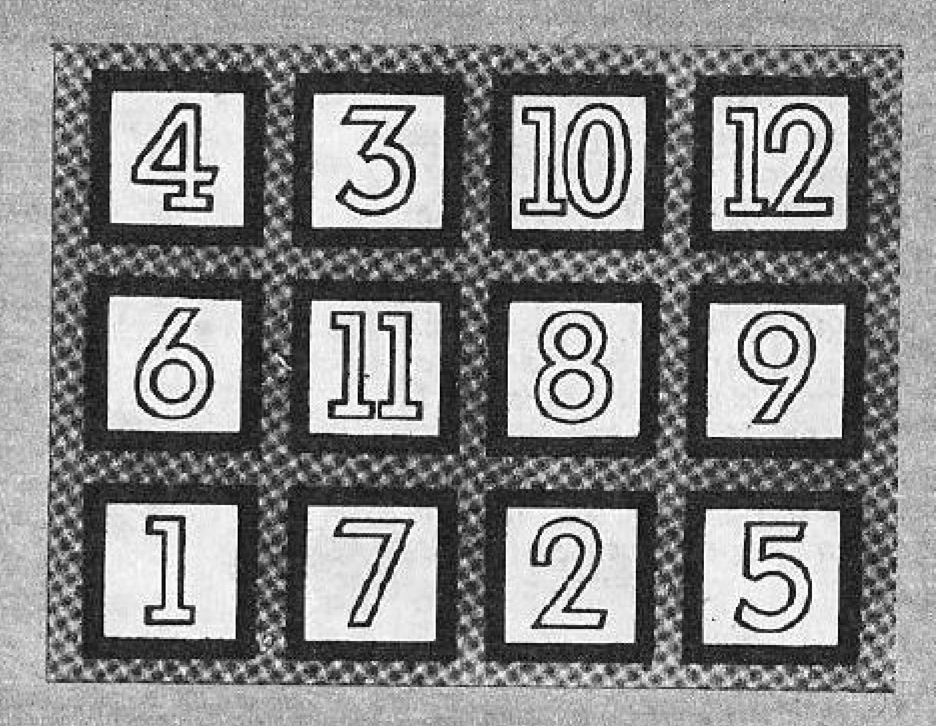
4) Es muy caro.

5) Bajo costo de producción.





ESTE ES UN TEST DESTINADO A REVELAR SU VELOCIDAD DE REFLEJOS. Para ponerlo en en práctica, basta señalar con el dedo los números del 1 al 12 que se encuentran desordenados en el cuadro adjunto. El tiempo que tarde en realizar la prueba, le indicará su estado para conducir con velocidad.



LA ESCALA ES LA SIGUIENTE:

. . Dentro de los 5 segundos: Sus reflejos son excelentes.

Dentro de los 7 segundos: Sus reflejos son muy buenos.

Dentro de los 9 segundos: Reflejos regulares.

Más de 9 segundos: Ud. no tiene reflejos rápidos. Es conveniente que no maneje a más de 75 km/h.



IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913

Aquí nuestros redactores tienen piedra libre. El único tema obligado es el automovilismo deportivo. Después, no importa cómo llegan hasta él. Lo que sí interesa es que esta página resulte en lo posible un reflejo de lo que opinan los OTROS, los que están de los boxes para allá, sean o no famosos.



CON T DE TANGO

Esta vez le toca el turno al hombre más popular de Buenos Aires, Aníbal Troilo, para quien correr no puede ser un oficio sino una vocación. Admira a los corredores fríos y cerebrales como Emiliozzi

Es el último grande de una época también grande de nuestra música popular. Lo encontramos actuando en un estudio del Canal 7 y nos hace pasar contrariando las órdenes del director de sala: somos amigos, ocupamos el primer lugar para él.

Mientras Arcuri lo ametralla con el flash, comienza un largo fraseo del bandoneón de Pichuco; hasta los melenudos nuevaoleros que giran por ahí no pueden evitar un serpenteo en la piel.

Después del número, vuelve hacia nosotros acompañado por sus cantores Nelly Vázquez y Tito Reyes. Están contentos; el Maestro acaba de ser nombrado el hombre más popular de Buenos Aires tras una gran encuesta; segundo resultó Sandrini y tercero Fangio. Pero él está cansado; aparte del duro trabajo, estos días llegan cargados de ceremonias, homenajes y discursos en memoria de Gardel. Además, está preparando su próximo viaje al Japón. Finalmente nos ponemos a conversar del tema Corsa:

¿Qué piensa del automovilismo deportivo?

—No es mi fuerte, como comprenderá, pero tengo un gran respeto por quienes lo practican. Es un deporte donde se arriesga la vida en cada curva. Son tipos respetables, sin duda.

¿Su corredor preferido?

—Fangio, por sobre todo. Como corredor y como argentino. Soy amigo de él. También de Froilán González, otro gran corredor.

¿Le gusta ver carreras?

—Depende. Si son de caballos, por supuesto. De autos..., como le dije, no es mi fuerte.

¿Hace mucho que maneja?

—Cuarenta años. Pero ahora prefiero que lo haga mi esposa; yo ando medio cansado y tengo miedo de accidentarme.

¿Su marca preferida?

—Ford, por muerte.

¿Le hubiera gustado correr en su juventud?

—A caballo, únicamente. Aunque con mi físico...

¿Cómo ve a un buen corredor de automovilismo?

—Para mí debe ser alguien sensato, medido, no de esos que meten pata desde el vamos. Lo mismo que en el turf. Por so siempre me gustó Legui. Y por eso en la actualidad me gustan los Emiliozzi, porque son cerebrales, fríos. Y además se dan el gusto de saborear mejor los triunfos, sin perder los estribos.

¿Considera que el correr en auto puede ser visto como oficio o como pasión deportiva?

—Como oficio, nunca. Más bien como el fruto de una vocación bien firme. El hombre que corre se siente realizado corriendo, y por eso vale.

A propósito de su posición de hombre popular, ¿cree que el automovilismo es un deporte del pueblo?

—Evidentemente. Lo prueba el hecho de que, a pesar de los accidentes que ha cobrado vidas entre el público, cada vez aumenta más el entusiasmo entre la concurrencia. En fin, es una pregunta demasiado fácil si se mira un poco la cantidad de gente que sigue domingo a domingo las carreras de Turismo de Carretera.

Vayamos a su fortaleza, y díganos: ¿por qué, siendo popular, el automovilismo no ha despertado la imaginación de las compositores de tangos, como ocurre con el fútbol o el turf?

—Bueno, el automovilismo ha tenido algunos tangos. Fangio tuvo uno muy popular hace años. No sé, tal vez porque el fútbol y el turf cocinan su popularidad en el café, y de allí se llevan alguna letra de tango. El automovilismo no tiene tiempo para trasnochar en el café de la esquina; el taller le roba todas las posibilidades. Además, tiene su propia música, ¿o no lo es el zumbido de un motor de carrera? Sin embargo, a no desesperar; todavía el automovilismo puede llegar a tener un gran tango.

¿Lo compondrá usted?

—Le voy a responder con una vieja frase mía: el tango surge a la vuelta de cada esquina. Tal vez mi próxima esquina tenga que ver con el automovilismo...

Héctor Granato

